

**Комиссия
Организации
Объединенных Наций
по праву
международной торговли**

ЕЖЕГОДНИК

Том V: 1974 год

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Нью-Йорк, 1975

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/1974

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

В продаже под № R. 75.V.2

ЦЕНА: 10,00 долл. США

(или эквивалент в другой валюте)

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	V
Часть первая. Доклады Комиссии о ежегодных сессиях, замечания и решения	
I. ШЕСТАЯ СЕССИЯ (1973 год); ЗАМЕЧАНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ДО- КЛАДУ КОМИССИИ	
А. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и раз- витию (ЮНКТАД): выдержка из доклада Совета по торговле и разви- тию (26 октября 1972 года — 11 сентября 1973 года)	3
В. Генеральная Ассамблея: доклад Шестого комитета (А/9408)	4
С. Резолюции 3104 (XXVIII) и 3108 (XXVIII) Генеральной Ассамблеи от 12 декабря 1973 года	11
II. СЕДЬМАЯ СЕССИЯ (1974 год)	
А. Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву меж- дународной торговли о работе ее седьмой сессии (Нью-Йорк, 13— 17 мая 1974 года) (А/9617)	15
В. Перечень соответствующих документов, не воспроизведенных в на- стоящем томе	29
Часть вторая. Исследования и доклады по рассмотренным Комиссией вопросам	
I. МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ	
1. Доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее пятой сессии (Женева, 21 января — 1 февраля 1974 года) (А/CN.9/87)	33
2. Пересмотренный текст статей Единообразного закона о международной купле-продаже товаров, утвержденных или отложенных для дальней- шего рассмотрения Рабочей группой по международной купле-продаже товаров на ее первых пяти сессиях (А/CN.9/87, приложение I)	58
3. Замечания и предложения представителей по статьям 56—70 (А/CN.9/87, приложение II)	68
4. Замечания и предложения представителей по статьям 71—101 (А/CN.9/87, приложение III)	74
5. Доклад Генерального секретаря — Вопросы, возникающие в связи с главами IV—VI Единообразного закона о международной купле-про- даже товаров (А/CN.9/87, приложение IV)	90
6. Перечень соответствующих документов, не воспроизведенных в на- стоящем томе	107
II. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ	
1. Доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее второй сессии (Нью-Йорк, 7—18 января 1974 года) (А/CN.9/86)	109
2. Перечень соответствующих документов, не воспроизведенных в на- стоящем томе	126

III. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

1. Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее шестой сессии (Женева, 4—20 февраля 1974 года) (A/CN.9/88) 127
2. Третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/88/Add.1) 157
3. Исследование вопроса перевозки живых животных (A/CN.9/WG.II/ WP.11) 186
4. Перечень соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе 215

IV. РАТИФИКАЦИЯ КОНВЕНЦИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ, ИЛИ ПРИСОЕДИНЕНИЕ К НИМ

- Доклад Генерального секретаря (A/CN.9/91) 217

V. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

- Доклад Генерального секретаря о текущей деятельности международных организаций в области согласования и унификации права международной торговли (A/CN.9/94 и A/CN.9/94/Add.1 и 2) 223
- Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию ЮНКТАД (Добавление 1) 233
- Европейский совет (Добавление 2) 235

Часть третья. Приложения

I. ДОКУМЕНТЫ, ПРИНЯТЫЕ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ВОПРОСУ ОБ ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ (ПОГАСИТЕЛЬНЫХ СРОКАХ) В МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПЛЕ-ПРОДАЖЕ ТОВАРОВ (20 мая — 14 июня 1974 года)

- A. Заключительный акт (A/CONF.63/14 и Согг. 1) 239
- B. Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров (A/CONF.63/15) 240

II. БИБЛИОГРАФИЯ И ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ

- A. Компиляция библиографии по праву международной торговли (A/CN.9/L.25) 245
- B. Библиография по ЮНСИТРАЛ и ее работам 264
- C. Перечень документов ЮНСИТРАЛ 265

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий том является пятым из серии Ежегодников Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ)¹. Четвертый том охватывает период с мая 1972 года до окончания шестой сессии Комиссии в апреле 1973 года. Настоящий том охватывает период с мая 1973 года до конца Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров в июне 1974 года.

Настоящий том состоит из трех частей. В части первой заканчивается изложение документов, касающихся доклада Комиссии о работе ее шестой сессии путем включения материалов, таких как материалы, касающиеся решений Генеральной Ассамблеи, которые отсутствовали во время подготовки рукописи четвертого тома. В часть первую также включен доклад Комиссии о работе ее седьмой сессии, состоявшейся в Нью-Йорке в мае 1974 года.

В части второй воспроизводятся документы, рассмотренные Комиссией на ее седьмой сессии. Эти документы включают в себя доклады трех рабочих групп Комиссии, занимающихся соответственно международной куплей-продажей товаров, международными оборотными документами и международным законодательством в области морских перевозок, а также замечания и предложения правительств и доклады Генерального секретаря.

В части третьей содержится заключительный акт Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров, которая проходила в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 20 мая по 15 июня 1974 года, и текст Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, которая была принята Конференцией. В часть третью включена также компиляция библиографических материалов, представленных членами Комиссии, библиография последних работ, касающихся работы Комиссии, подготовленная Секретариатом, и перечень документов ЮНСИТРАЛ.

¹ Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (далее называется Ежегодник ЮНСИТРАЛ), том I: 1968—1970 годы (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.71.V.1); том II: 1971 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R. 72.V.4); том III: 1972 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.73.V.6) и том IV: 1973 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.74.V.3).

I. ШЕСТАЯ СЕССИЯ (1973 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
(26 октября 1972 года — 11 сентября 1973 года)*

К. Особые проблемы в области торговли и развития: прогрессивная разработка права международной торговли: шестой годовой доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

554. Совет рассмотрел этот пункт на своем 374-м заседании 30 августа 1973 года. На рассмотрение Совета был представлен доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) о работе ее шестой сессии⁸⁹.

555. Представитель одной развитой страны с рыночной экономикой выразил свое удовлетворение докладом ЮНСИТРАЛ о его шестой сессии и конструктивной работой Комиссии в этой важной области права международной торговли.

556. Представитель одной развивающейся страны заявил, что, поскольку в странах, подобных его собственной, содействие экономическому росту наряду с обеспечением социальной справедливости означают вовлечение в экономическую систему большого числа новых предпринимателей, кодификация, упрощение и унификация права международной торговли имеют особенное значение для развивающихся стран, потому что они способствуют ассимиляции новых и сравнительно неопытных торговых партнеров в международной торговой системе. Что касается методов работы Комиссии, то он поддержал решение Комиссии сконцентрировать внимание на четырех вопросах, имеющих первостепенное значение, одобрил метод принятия решений Комиссией принципом консенсуса и поддержал создание небольших рабочих групп для рассмотрения конкретных проблем, предложив этим рабочим группам представлять Комиссии только доклады о ходе работы. Сославшись на четыре первостепенные проблемы, он подчеркнул важность подготовки проекта единых общих условий поставки и стандартных контрактов, применяемых в торговле различными видами сырьевых товаров; составления проекта единообразного законодательства в отношении

документов, используемых при осуществлении международных платежей; настоятельно рекомендовал странам присоединиться к Конвенции Организации Объединенных Наций 1958 года о признании и исполнении иностранных арбитражных решений⁹⁰ и поддержал работу в области международного законодательства по морским перевозкам.

557. Представитель другой развивающейся страны, выступая от имени африканских стран — членов Группы семидесяти семи, отметил, что, хотя в пункте 85 доклада Комиссии было указано, что решение по международному коммерческому арбитражу было принято единогласно, в следующем пункте содержится ссылка на оговорки, высказанные некоторыми представителями в отношении пункта 2 этого решения. Следовательно, африканская группа считает, что в Комиссии не было консенсуса по этому вопросу. Представители африканских стран — членов Комиссии высказали оговорки относительно пункта 2 решения в связи с тем, что они считают, что, предлагая Европейской экономической комиссии обратить внимание государств на Европейскую конвенцию по международному коммерческому арбитражу от 21 апреля 1961 года, ЮНСИТРАЛ способствует унификации регионального торгового права в противовес праву международной торговли. Хотя африканские страны считают, что Европейская конвенция 1961 года сама по себе является прекрасным инструментом арбитража, она отражает мнение лишь части международного сообщества, и ее положения не применимы для других регионов. Поэтому они настаивают на своих оговорках по этому решению, предлагая представить конвенцию на рассмотрение других региональных экономических комиссий, прежде чем она будет принята в качестве международного юридического инструмента.

Решение Совета

558. На том же заседании Совет принял к сведению доклад ЮНСИТРАЛ о работе ее шестой сессии и обратил внимание Генеральной Ассамблеи на замечания, сделанные по этому поводу представителями, принявшими участие в дискуссии по этому вопросу.

* *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 15 (A/9015/Rev.1).*

⁸⁹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, II, A).*

⁹⁰ United Nations, Treaty Series, vol. 330, No. 4739.

В. ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ: ДОКЛАД ШЕСТОГО КОМИТЕТА (А/9408)*

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
I. ВВЕДЕНИЕ	1—4
II. ПРЕДЛОЖЕНИЯ	5—8
III. ПРЕНИЯ	9—51
А. Общие замечания	10—12
В. Методы работы Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли	13—20
С. Международная купля-продажа товаров	21—23
D. Международные платежи	24—30
Е. Международное законодательство в области морских перевозок	31—33
F. Международный торговый арбитраж	34—38
G. Подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли	39—42
H. Многонациональные предприятия	43—44
I. Создание объединения по общим нормам права в области международной торговли	45—48
J. Дальнейшая работа	49—51
IV. ГОЛОСОВАНИЕ	52—53
V. РЕКОМЕНДАЦИЯ ШЕСТОГО КОМИТЕТА	54

* 10 декабря 1973 года. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Приложения, пункт 92 повестки дня.*

I. ВВЕДЕНИЕ

1. На своем 2123-м пленарном заседании 21 сентября 1973 года Генеральная Ассамблея включила пункт, озаглавленный «Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии»¹, в качестве пункта 92 в повестку дня своей двадцать восьмой сессии и передала его Шестому комитету для рассмотрения и представления доклада.

2. Шестой комитет рассмотрел этот пункт на своих 1425—1430-м заседаниях 29 октября — 6 ноября 1973 года, на своих 1438-м и 1440-м заседаниях 14 и 16 ноября 1973 года и на своих 1445—1448-м заседаниях 23—27 ноября 1973 года.

3. На 1425-м заседании Шестого комитета 29 октября 1973 года заместитель Председателя Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на ее шестой сессии г-н Ласло Рецен (Венгрия) представил доклад Комиссии о работе этой сессии². На рассмотрении Шестого комитета находилась также записка Генерального секретаря (А/С.6/L.901) с изложением замечаний Совета по торговле и развитию Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) по докладу Комиссии.

¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (А/9017).*

² Этот доклад был представлен во исполнение решения, принятого Шестым комитетом на его 1096-м заседании 13 декабря 1968 года (см. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать третья сессия, Приложения, пункт 88 повестки дня, документ А/7408, пункт 3; Ежегодник ЮНСИТРАД, том I: 1968—1970 годы, часть вторая, I, В, 2.*)

4. На 1456-м заседании 6 декабря докладчик Шестого комитета поднял вопрос о том, желает ли Комитет включить в свой доклад Генеральной Ассамблеи резюме точек зрения, высказанных в ходе прений по пункту 92 повестки дня. Сославшись на пункт f приложения к резолюции 2292 (XXII) Генеральной Ассамблеи от 8 декабря 1967 года, докладчик информировал Комитет о финансовых последствиях данного вопроса. На том же заседании Комитет постановил, что, учитывая характер рассматриваемого вопроса, доклад по пункту 92 повестки дня должен включать резюме основных тенденций в точках зрения, выраженных в ходе прений.

II. ПРЕДЛОЖЕНИЯ

5. На 1438-м заседании 14 ноября 1973 года представитель Ганы внес проект резолюции, авторами которого являлись Афганистан, Венгрия, Гайана, Гана, Греция, Камерун, Кения, Федеративная Республика Германии и Чехословакия (А/С.6/L.952) и который гласил:

«Генеральная Ассамблея,

рассмотрев доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии³,

ссылаясь на свою резолюцию 2205 (XXI) от 17 декабря 1966 года, в которой она учредила Комиссию Организации Объединенных Наций по праву между-

³ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (А/9017) (Ежегодник ЮНСИТРАД, том IV: 1973 год, часть первая, II, А).*

народной 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, 2766 (XXVI) от 17 ноября 1971 года и 2928 (XXVII) от 28 ноября 1972 года о докладах Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее первой, второй, третьей, четвертой и пятой сессий,

вновь подтверждая свою убежденность в том, что последовательное согласование и унификация права международной торговли путем уменьшения или устранения правовых препятствий в международной торговле, особенно препятствий, затрагивающих развивающиеся страны, явились бы важным вкладом в дело всеобщего экономического сотрудничества между всеми государствами на основе равенства и в дело ликвидации дискриминации в международной торговле, а следовательно, в благосостояние всех народов,

будучи убеждена в том, что более широкое участие государств в работе Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли будет содействовать прогрессу в работе Комиссии,

учитывая, что Совет по торговле и развитию на своей тринадцатой сессии с удовлетворением принял к сведению доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли⁴,

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

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

3. просит Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли в случае, когда она считает это целесообразным, включать доклады или краткое изложение докладов своих рабочих групп в доклады о работе своих будущих сессий;

4. с удовлетворением принимает к сведению решение Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли организовать в связи с восьмой сессией Комиссии международный симпозиум по вопросу о роли университетов и исследовательских центров в области преподавания, распространения и более широкого признания права международной торговли и стремиться получить добровольные взносы от правительств, международных организаций и фондов для покрытия путевых

расходов и суточных участников из развивающихся стран;

5. предлагает государствам, которые не ратифицировали Конвенцию о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года или не присоединились к ней, рассмотреть возможность соблюдения этой Конвенции;

6. рекомендует Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли:

a) продолжать в своей работе уделять особое внимание темам, которым она решила предоставить приоритет, т. е. международной купле-продаже товаров, международным платежам, международному коммерческому арбитражу и международному законодательству в области морских перевозок;

b) ускорить свою работу по подготовке кадров и оказанию помощи в области права международной торговли, уделяя особое внимание развитию и преподаванию права международной торговли в университетах с учетом особых интересов развивающихся стран;

c) продолжать сотрудничество с международными организациями, осуществляющими активную 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) следить за своей программой работы и методами работы с целью повышения эффективности своей работы;

7. предлагает Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли рассмотреть вопрос о целесообразности подготовки единообразных норм о гражданской ответственности производителей за ущерб, причиненный их товарами, предназначенными для международной продажи или распространения или являющимися их объектом, учитывая возможность и своевременность такого рассмотрения ввиду наличия других пунктов в ее программе работы;

8. постановляет расширить состав Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли с двадцати девяти до тридцати пяти членов в соответствии со следующими правилами:

a) шесть дополнительных членов Комиссии избираются Генеральной Ассамблеей на шестилетний срок, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 8 с настоящей резолюции;

b) избирая дополнительных членов Комиссии, Ассамблея соблюдает следующее распределение мест:

- i) два — от государств Африки;
- ii) одно — от государств Азии;
- iii) одно — от государств Восточной Европы;
- iv) одно — от государств Латинской Америки;

⁴ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 15 (A/9015/Rev.1), пункт 558, см. выше, раздел А.

- v) одно — от государств Западной Европы и других государств;
- c) из числа дополнительных членов, избранных на первых выборах, которые должны состояться на двадцать восьмой сессии Генеральной Ассамблеи, срок полномочий трех членов истекает после трех лет. Председатель Генеральной Ассамблеи отбирает этих членов по жребию: одного — из группы государств Африки и двух — из других регионов;
- d) дополнительные члены, избранные на первых выборах, приступают к исполнению обязанностей с 1 января 1974 года;
- e) положения пунктов 3—5 резолюции 2205 (XXI) также применяются к дополнительным членам;

9. просит Генерального секретаря направить Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли отчеты о прениях на двадцать восьмой сессии Генеральной Ассамблеи по докладу Комиссии о работе ее шестой сессии».

6. На том же заседании представитель Аргентины представил устную поправку к этому проекту резолюции. Эта поправка гласила:

«После подпункта a пункта 6 проекта резолюции вставить следующий дополнительный подпункт:

b) продолжать рассматривать правовые проблемы, связанные с различными видами многонациональных предприятий, в соответствии с решением по этому вопросу, принятым Комиссией на ее шестой сессии,

и соответственно перенумеровать подпункты пункта 6».

7. На 1440-м заседании 16 ноября представитель Ганы внес пересмотренный проект резолюции, авторами которого являлись те же страны (A/C. 6/L.952/Rev.1) и который включал поправку, предложенную представителем Аргентины.

8. На том же заседании представитель Кувейта представил устную поправку к проекту резолюции. Эта поправка гласила:

«Изменить формулировку пункта 8 проекта резолюции следующим образом:

«*устанавливает* расширить состав Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли с 29 до 36 членов в соответствии со следующими правилами:

a) семь дополнительных членов Комиссии избираются Генеральной Ассамблеей на шестилетний срок, за исключением случаев, предусмотренных в подпункте c, ниже;

b) избирая дополнительных членов Комиссии, Ассамблея соблюдает следующее распределение мест:

- i) два — от государств Африки;
- ii) два — от государств Азии;
- iii) одно — от государств Восточной Европы;

- iv) одно — от государств Латинской Америки;
- v) одно — от государств Западной Европы и других государств;

c) из числа дополнительных членов, избранных на первых выборах, которые должны состояться на двадцать восьмой сессии Генеральной Ассамблеи, срок полномочий трех членов истекает после трех лет. Председатель Генеральной Ассамблеи отбирает этих членов по жребию: одного — из числа членов, избранных от государств Африки; одного — из числа членов, избранных от государств Азии; одного — из числа членов, избранных от других регионов;

d) дополнительные члены, избранные на первых выборах, приступают к исполнению обязанностей с 1 января 1974 года;

e) положения пунктов 3—5 резолюции 2205 (XXI) также применяются к дополнительным членам».

III. ПРЕНИЯ

9. Основные направления мнений, выраженных в Шестом комитете, кратко излагаются ниже в разделах А—J. В разделах А и В рассматриваются общие замечания о роли и функциях Комиссии и ее методах работы. Последующие разделы, относящиеся к конкретным вопросам, обсуждавшимся на шестой сессии Комиссии, приводятся под следующими заголовками: международная купля-продажа товаров (раздел С), международные платежи (раздел D), международное законодательство в области морских перевозок (раздел E), международный торговый арбитраж (раздел F), подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли (раздел G), многонациональные предприятия (раздел H), создание объединения по общим нормам права в области международной торговли (раздел I) и дальнейшая работа (раздел J).

A. Общие замечания

10. Многие представители подчеркнули важность работы Комиссии в связи с тем, что создание эффективных единообразных норм, регулирующих международную торговлю, будет содействовать развитию равноправных торговых и экономических отношений между развитыми и развивающимися странами и между странами с различными социальными и экономическими системами. В этой связи отмечалось, что в настоящее время созрели условия для резкого увеличения международной торговли и более широкого использования международного разделения труда и что, следовательно, надо рассмотреть будущую ориентацию работы Комиссии. С другой стороны, также отмечалось, что Комиссии следует по-прежнему обращать основное внимание на согласование и унификацию правовых вопросов, встречающихся в международной торговле и что ей следует избегать более широких проблем, которые могут возникнуть в международных торговых отношениях.

11. Многие представители выразили признательность Комиссии за работу, проделанную ею в ходе первых шести лет. Отмечалось, что работа Комиссии чрезвычайно сложна в результате того факта, что при унификации следует принимать во внимание как различные правовые и экономические системы мира, так и существующую практику международной торговли.

12. Представители развивающихся стран заявили, что важно, чтобы Комиссия содействовала международной торговле посредством законов, в которых отражена потребность этих стран в справедливой и равноправной доле в выгодах, получаемых от такой торговли.

В. Методы работы Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

13. Многие представители выразили признательность Комиссии за разработанные ею методы работы. Специально упоминалось о подготовительной работе, проведенной секретариатом Комиссии в консультации, по мере необходимости, с заинтересованными международными организациями и торговыми учреждениями, а также об использовании рабочих групп, в которых эффективно использовался опыт представителей Комиссии.

14. Некоторые представители выразили озабоченность по поводу темпов прогресса в работе Комиссии и высказали мнение о том, что Комиссии следует пересмотреть программу и методы работы.

15. В отношении программы работы Комиссии было предложено, чтобы Комиссия вынесла решение о порядке первоочередности пунктов, включенных в настоящее время в ее повестку дня, активизировала работу по нескольким вопросам и, возможно, установила сроки ее завершения. Ряд представителей сочли, что в течение некоторого времени не следует просить Комиссию браться за какую-либо новую работу. Также было выражено мнение о том, что в силу важности создания единообразных норм для международной торговли Комиссию следует поощрять к рассмотрению большего числа вопросов, чем включено в настоящее время в ее программу работы.

16. В отношении методов работы Комиссии отмечалось, что важно, чтобы Комиссия стремилась по возможности получать помощь от экспертов из торговых и банковских кругов в целях обеспечения того, чтобы положения единообразных законов отражали международную торговую практику. Некоторые представители высказали мнение о том, что, для того чтобы достичь более быстрых результатов, следует уполномочить рабочие группы проводить более продолжительные сессии или они должны назначать небольшие подготовительные комитеты, в которых будут представлены различные правовые и экономические системы и которые будут подготавливать проекты текстов и комментарии и представлять их рабочим группам.

17. Один представитель поднял вопрос об отношениях между Комиссией и ее секретариатом и заявил, что Комиссии следует избегать нынешней прак-

тики, состоящей в том, что она просит секретариат выполнять работу, которая входит в компетенцию самой Комиссии. Однако другие представители отметили, что секретариат Комиссии играет необходимую роль в работе Комиссии и оказывает ценные услуги в подготовке докладов и проектов текстов для рассмотрения Комиссией.

18. Некоторые представители одобительно высказались о решении Комиссии действовать, по возможности, на основании консенсуса и его практическом осуществлении. Отмечалось, что последовательное применение этого принципа будет в значительной мере способствовать обеспечению успешных результатов законодательной работы Комиссии. Один из представителей заявил, что следует отказаться от принципа консенсуса; он не является абсолютно необходимым методом работы, и согласованное мнение Комиссии, членский состав которой является сравнительно ограниченным, обязательно предполагает всеобщее согласованное мнение. В этой связи также отмечалось, что Комиссия сможет значительно ускорить свою работу, если она будет представлять альтернативные тексты вместо текстов, в отношении которых было с трудом достигнуто согласованное мнение.

19. Некоторые представители, отметив, что основное бремя работы Комиссии было переложено на рабочие группы, выразили мнение о том, что увеличение числа государств, представленных в Комиссии, облегчит создание и определение состава рабочих групп и, тем самым, завершение работы Комиссии.

20. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что Комиссии самой надлежит провести обзор своей программы и методов работы.

С. Международная купля-продажа товаров

21. Многие представители подчеркнули настоятельную необходимость унификации норм, регулирующих международную куплю-продажу товаров, и выразили надежду на то, что рассмотрение Комиссией Гаагских конвенций 1964 года о единообразном законе о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС) и о единообразном законе о заключении договоров о международной купле-продаже товаров позволит большему числу государств принять пересмотренный текст. Некоторые представители с удовлетворением отметили, что Рабочая группа по международной купле-продаже товаров добилась значительного прогресса в своей работе, завершив пересмотр главы III ЮЛИС, предусматривающей обязанности продавца. В этой связи отмечалось, что Рабочей группе следует принять во внимание интересы всех стран и сделать новые тексты достаточно гибкими и простыми для практического использования.

22. Некоторые представители заявили, что работа Комиссии над общими условиями купли-продажи и типовыми договорами будет содействовать дальнейшему правовому регулированию и упрощению международных торговых отношений. Было высказано мнение о том, что эта работа должна быть скоординирована с единообразными нормами о сро-

как исковой давности в области международной купли-продажи товаров, с тем чтобы избежать правовых лазеек и противоречий.

23. Представители с удовлетворением отметили предполагаемое создание группы экспертов, привлекаемых из региональных экономических комиссий, торговых организаций и торговых палат, с которой будут консультироваться при подготовке окончательного проекта общих условий купли-продажи. Было указано, что работа Комиссии по данному вопросу имеет особое значение, поскольку общие условия купли-продажи, подготовленные под руководством Экономической комиссии для Европы (ЭКЕ), не представляются приемлемыми для торговли между государствами с различными социально-экономическими системами. Было выражено мнение о том, что эта работа должна быть направлена на разработку общих условий, которые будут иметь более широкое применение, чем условия, подготовленные ЭКЕ, и будут охватывать максимально широкий круг товаров. Однако выражались также мнения о том, что общие условия, подобные тем, которые разработала ЭКЕ по конкретным товарам, вероятно, окажутся более подходящими для конкретных торговых сделок.

D. Международные платежи

24. Многие представители вновь заявили о своей поддержке решения Комиссии подготовить единообразные нормы, применимые к специальному оборотному документу для факультативного использования в международных сделках. Они с удовлетворением отметили надлежащие отношения сотрудничества, установленные с различными международными организациями и банковскими и торговыми учреждениями, и подчеркнули важность тесного сотрудничества Рабочей группы по международным оборотным документам с этими организациями и учреждениями.

25. Ряд представителей выразили сомнения относительно необходимости введения новых единообразных правил, применимых к специальному оборотному документу для международных платежей. Было заявлено, что банковская деятельность организована на вполне соответствующем уровне и что, таким образом, настоятельной необходимости в таких правилах не существует.

26. Некоторые представители подчеркнули важное значение правовой терминологии и концепций, используемых в проекте единообразного закона о международных переводных и международных простых векселях, а также необходимость соблюдения правильного равновесия в окончательном тексте между основными правовыми системами.

27. Что касается вопроса о том, является ли желательной подготовка единообразных правил, применяемых в отношении международных чеков, то многие представители положительно отметили одобренное Комиссией решение Рабочей группы по международным оборотным документам просить Генерального секретаря провести обследования, касающиеся использования чеков для осуществления дву-

сторонних международных расчетов, и изучить проблемы, являющиеся в условиях существующей торговой практики результатом расхождений между нормами главных правовых систем.

28. Некоторые представители выразили мнение о том, что роль чеков в международных платежах такова, что она оправдывает подготовку единообразного закона о международных чеках. Другие представители придерживались мнения о том, что чеки имеют узкое значение в международных платежах и, следовательно, не должны являться предметом новых единообразных правил.

29. Что касается банковских коммерческих кредитов, то несколько представителей указали на важность пересмотра «Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов», чем в настоящее время занимается Международная торговая палата (МТП). Была выражена надежда на то, что во время проведения такой работы по пересмотру МТП также учтет мнения правительств и банковских и торговых учреждений стран, не представленных в МТП. Один представитель заявил, что вызывает сожаление тот факт, что МТП не добилась особенно большого прогресса в своей работе и не выполняет в полной мере рекомендации Комиссии. Другой представитель предложил, чтобы Комиссия рассмотрела вопрос о целесообразности выработки единообразных правовых положений, регулирующих документарные аккредитивы, в отношении которых лишь в нескольких странах действуют специальные законы.

30. Один представитель предложил, чтобы Комиссия в надлежащее время изучила вопрос о степени участия банков в международной торговле, с тем чтобы составить проект единообразного закона по различным аспектам банковской деятельности.

E. Международное законодательство в области морских перевозок

31. Все выступившие представители положительно отзывались о работе Комиссии, касающейся ответственности морских перевозчиков по коносаментам. Было выражено мнение о том, что результаты, достигнутые Рабочей группой по международному законодательству в области морских перевозок, представляют собой правильно сбалансированный компромисс между различными кругами, участвующими в морской торговле. Было также заявлено, что учреждение единообразных правил, регулирующих перевозку товаров на основе коносаментов, имеет особенно важное значение для тех стран, которые располагают небольшим количеством торговых судов или вообще их не имеют. Несколько представителей настоятельно призвали Комиссию придать первостепенное значение своей работе по этому вопросу.

32. Ряд представителей указали, что для обеспечения максимально широкого соблюдения правил, которые должны быть учреждены, следовало бы подготовить новую конвенцию, а не добавлять новый протокол, вносящий поправки в Брюссельскую конвенцию 1924 года об унификации некоторых

норм права, касающихся коносаментов, и в Брюссельский протокол 1968 года. Один представитель выразил мнение о том, что сама Комиссия не должна составлять проект новой конвенции, направленной на замену Брюссельской конвенции 1924 года.

33. Один представитель выразил мнение о том, что, по-видимому, целесообразно скоординировать положения конвенций о перевозках товаров на различных видах транспорта.

Ф. Международный торговый арбитраж

34. Многие представители приветствовали решение Комиссии начать работу над проектом свода арбитражных правил, предназначенных для факультативного применения в специальных арбитражах по международной торговле. Один представитель, однако, заявил, что в настоящее время по данному вопросу существует достаточное количество правовых документов. Было выражено мнение о том, что важно обеспечить путем законодательства свободу сторон и арбитражного суда принимать решения по процедурным вопросам. Было предложено, чтобы Комиссия при подготовке арбитражных правил приняла во внимание Конвенцию о разрешении путем арбитража споров, возникающих в процессе экономического, научного и технического сотрудничества, подписанную государствами — членами Совета экономической взаимопомощи в 1972 году.

35. Все представители, выступавшие по данному вопросу, поддержали рекомендацию Комиссии о том, чтобы Генеральная Ассамблея предложила государствам, которые еще не ратифицировали Конвенцию 1958 года о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений или не присоединились к ней, соблюдать эту Конвенцию.

36. Ряд представителей с удовлетворением отметили призыв Комиссии к Экономической комиссии для Европы обратить внимание государств, имеющих право присоединиться к Европейской конвенции 1961 года о международном торговом арбитраже, на эту Конвенцию. Один представитель выразил мнение о том, что в этом призыве следовало бы упомянуть Соглашение 1962 года, касающееся применения Европейской конвенции о международном торговом арбитраже. Ряд представителей зарезервировали свою позицию по вопросу об уместности того, что Комиссия способствует ратификации или присоединению к конвенциям, которые в основном по своему характеру являются региональными. В этой связи было заявлено, что, возможно, было бы правильно предложить Экономической комиссии для Европы проконсультироваться с другими региональными экономическими комиссиями и попросить их изложить свое мнение относительно дальнейшего согласования и унификации коммерческого арбитражного права.

37. Ряд представителей придерживались того мнения, что сотрудничество между арбитражными организациями должно осуществляться самими этими организациями и что Комиссия не должна ни содействовать созданию международной организации

по коммерческому арбитражу, ни являться инициатором такого создания.

38. Некоторые представители поддержали, а другие поставили под сомнение изложенное в заключительном докладе Специального докладчика Комиссии предложение о том, чтобы Комиссия опубликовала подборку арбитражных решений, касающихся международной торговли⁵.

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

39. Представители, которые выступили по данному вопросу, положительно отозвались о решении Комиссии просить Генерального секретаря ускорить и активизировать деятельность, касающуюся программы подготовки кадров и оказания помощи в области права международной торговли, с особым учетом потребностей развивающихся стран. Они особенно положительно оценили просьбу организовать международный симпозиум по вопросу о роли университетов и исследовательских центров в этой области в связи с проведением в 1975 году восьмой сессии Комиссии. Было заявлено, что специализированная подготовка персонала имеет особое значение для развивающихся стран и что осуществление всеобъемлющей программы поможет этим странам избавиться от одного из наиболее серьезных недостатков, с которым они сталкиваются в области международной торговли.

40. Было выражено мнение о том, что Комиссия также должна серьезно рассмотреть вопрос о производстве учебных материалов по праву международной торговли, о включении права международной торговли в программы университетов, о содействии учреждению стипендий для граждан из развивающихся стран и об организации семинаров.

41. Многие представители подчеркнули, что для Комиссии важно работать в тесном сотрудничестве с другими организациями, особенно с Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Учебным и научно-исследовательским институтом Организации Объединенных Наций (ЮНИТАР) и Межправительственной морской консультативной организацией (ИМКО).

42. Ряд представителей выразили признательность тем правительствам, которые сделали добровольные взносы на цели осуществления программы Комиссии в области подготовки кадров и оказания помощи. Была выражена надежда, что другие правительства поступят аналогичным образом. В этой связи было высказано предположение, что проблема оплаты проездных расходов и суточных, выплачиваемых гражданам развивающихся стран, которые посещают международные симпозиумы и семинары, могла бы быть сведена до минимума, если бы некоторые симпозиумы и семинары проводились в развивающихся странах.

⁵ А / CN.4 / 64; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, пункт 185.

Н. Многонациональные предприятия

43. Была принята к сведению проводимая Генеральным секретарем подготовка вопросника, предназначенного для получения информации о правовых проблемах, возникающих в связи с деятельностью многонациональных предприятий. Ряд представителей заявили, что этот вопросник в настоящее время тщательно изучается компетентными властями их стран. Было выражено мнение о том, что полученная таким образом информация не принесет особой пользы до тех пор, пока в исследованиях, которые проводят ЮНКТАД, Экономический и Социальный Совет и Международная организация труда, не будет достигнут существенный прогресс и пока не будут определены общие проблемы, возникающие в связи с деятельностью многонациональных предприятий.

44. Ряд представителей заявили, что проблемы, являющиеся результатом деятельности многонациональных предприятий, возникают не столько в правовой, сколько в экономической области. В этой связи было подчеркнуто, что работа Комиссии должна дополнять работу других органов Организации Объединенных Наций, например, Экономического и Социального Совета и ЮНКТАД. Вместе с тем было выражено также мнение, что работа Экономического и Социального Совета и работа Комиссии не противоречат друг другу и что исследования, проводимые под эгидой Экономического и Социального Совета, не должны использоваться в качестве оправдания для затягивания работы Комиссии по данному вопросу. Указывалось также, что деятельность многонациональных предприятий трудно уложить в существующие правовые рамки и что возникающие проблемы не могут разрешаться при помощи коллизионных норм. В связи с этим, возможно, следует рассмотреть вопрос о разработке ряда международных правил, регулирующих некоторые из видов деятельности таких предприятий, обратив должное внимание на обеспечение национального суверенитета, на желательность предоставления законодательных гарантий сторонам, ведущим дела с международными предприятиями и не располагающим такой значительной экономической мощью, как эти предприятия, и на обеспечение эффективного использования мировых ресурсов.

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

45. Многие представители высказались по внешнему французской делегацией в Комиссию предложению о создании объединения по общим нормам права⁶ с целью содействия ратификации и вступлению в силу конвенций в области права международной торговли. Было признано, что это предложение затрагивает реальную проблему, а именно проблему, заключающуюся в необходимости найти путь ускорения процесса, посредством которого конвенции будут вводиться в практику. Была выражена точка зрения, согласно которой данное предложение, возможно, является преждевременным, но

его следует иметь в виду в качестве цели, которая должна быть достигнута в будущем. Некоторые представители заявили, однако, что они не могут поддержать предложение, согласно которому молчание государств рассматривалось бы как принятие ими международных конвенций, что особенно неприемлемо в случаях, когда эти государства не участвовали в разработке таких конвенций.

46. По общему мнению, решение Комиссии просить о подготовке доклада, анализирующего причины задержки с ратификацией или с присоединением к международным конвенциям и средства ускорения такой ратификации или присоединения, может послужить основой для дальнейшего обсуждения данного вопроса.

47. Было выражено мнение, что система, требующая от правительств представления сообщений о принимаемых ими мерах в отношении ратификации, могла бы быть действенной в том отношении, что она препятствовала бы административной инертности, которая является одной из основных причин нератификации конвенций.

48. Некоторые представители придерживались того мнения, что вопрос о ратификации конвенций в целом относится к компетенции Комиссии международного права.

J. Дальнейшая работа

49. Представитель Норвегии предложил, чтобы Комиссия включила в свою первоочередную программу работы новый вопрос, а именно вопрос об упорядочении правовых норм о гражданской ответственности изготовителей за ущерб, причиненный их изделиями, предназначенными для международной купли-продажи или распространения или являющимися их объектом. В объяснении этого предложения было указано, что последствия опасных свойств готовых изделий сильно возросли и что проблемы, возникающие в этой связи, не всегда связаны с договором между продавцом и покупателем. С ростом сбыта и распространения товаров массового производства, обмениваемых между разными странами и разными континентами, ущерб, причиняемый такими изделиями, и защита потребителей приобретают международное значение. По мнению представителя Норвегии, существует настоятельная необходимость в упорядочении норм в этой области на международном уровне с целью облегчить международную торговлю путем создания единой системы норм об ответственности. Ввиду того обстоятельства, что законодательные мероприятия по данному вопросу в большинстве стран еще находятся в подготовительной или начальной стадии, такая унификация позволит избежать разработки расходящихся законов и возможного искажения условий торговли.

50. Некоторые представители поддержали предложение представителя Норвегии и выразили надежду на возможность разработки проекта конвенции по данному вопросу. Было указано, что любые международные нормы о международной купле-продаже будут неполными, если они не будут вклю-

⁶ A/CN.9/60; там же, том III: 1974 год, часть вторая, IV.

чать нормы о гражданской ответственности изготовителей.

51. Другие представители, положительно оценив это предложение, в то же время выразили мнение, что Комиссии следует либо не приступать к изучению новых вопросов до тех пор, пока она не закончит работу по основным пунктам, уже стоящим в ее повестке дня, либо рассматривать его не в первоочередном порядке.

IV. ГОЛОСОВАНИЕ

52. На 1445-м заседании 23 ноября Шестой комитет по просьбе представителя Уругвая провел поименное голосование по поправке, предложенной Кувейтом (см. выше пункт 8) к пункту 8 постановляющей части проекта резолюции A/C.6/L.952/Rev.1. Обосновывая свою просьбу, представитель Уругвая от имени Группы латиноамериканских стран заявил, что члены этой Группы будут голосовать против данной поправки на том основании, что она противоречит принципу географического распределения мест в Комиссии, обеспечивающему правильное представительство различных регионов. Представитель Уругвая также заявил, что позиция, занятая Группой латиноамериканских государств, не должна истолковываться как противоречащая стремлениям Группы государств Азии и что, если данная поправка будет принята, она не должна образовать прецедента. Поправка была принята 79 голосами против 14 при 7 воздержавшихся.

Голоса распределились следующим образом:

Голосовали за: Австрия, Алжир, Афганистан, Бахрейн, Белорусская Советская Социалистическая Республика, Бельгия, Берег Слоновой Кости, Бирма, Болгария, Бурунди, Венгрия, Габон, Гана, Гвинея, Германская Демократическая Республика, Греция, Дания, Демократический Йемен, Египет, Заир, Замбия, Индия, Индонезия, Ирак, Иран, Ирландия, Италия, Йемен, Камерун, Канада, Катар, Кения, Кипр, Куба, Кувейт, Кхмерская Республика, Лаос,

Лесото, Ливийская Арабская Республика, Мадагаскар, Мали, Монголия, Непал, Нигер, Нигерия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Оман, Пакистан, Польша, Руанда, Румыния, Саудовская Аравия, Свазиленд, Сенегал, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Судан, Сьерра Леоне, Таиланд, Того, Турция, Уганда, Украинская Советская Социалистическая Республика, Федеративная Республика Германии, Филиппины, Финляндия, Франция, Чад, Чехословакия, Швеция, Эфиопия, Югославия, Япония.

Голосовали против: Аргентина, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Мексика, Никарагуа, Перу, Тринидад и Тобаго, Уругвай, Чили, Эквадор.

Воздержались: Австралия, Багамские острова, Гайана, Дагомея, Израиль, Испания, Португалия.

С объяснением мотивов голосования выступили представители Австралии, Дагомеи, Израиля, Испании, Кубы, Объединенных Арабских Эмиратов, Парагвая.

53. На том же заседании проект резолюции в целом с внесенными поправками был принят 95 голосами при 6 воздержавшихся, причем никто не голосовал против (см. ниже пункт 54).

V. РЕКОМЕНДАЦИЯ ШЕСТОГО КОМИТЕТА

54. Шестой комитет рекомендует Генеральной Ассамблее принять следующий проект резолюции:

Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

[Проект резолюции был принят Генеральной Ассамблеей единогласно в качестве резолюции 3108 (XXVIII), воспроизводимой ниже в разделе C.]

C. РЕЗОЛЮЦИИ 3104 (XXVIII)* И 3108 (XXVIII) ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ ОТ 12 ДЕКАБРЯ 1973 ГОДА

3104 (XXVIII). КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ВОПРОСУ ОБ ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ (ПОГАСИТЕЛЬНЫХ СРОКАХ) В МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПЛЕ-ПРОДАЖЕ ТОВАРОВ

Генеральная Ассамблея,

напоминая о своей резолюции 2929 (XXVII) от 28 ноября 1972 года, в которой она постановила созвать в 1974 году международную конференцию полномочных представителей 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,

напоминая далее о том, что в вышеупомянутой резолюции она передала конференции, в качестве основы для рассмотрения ею, проект конвенции об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров, содержащийся в главе II доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии¹, наряду с комментарием к упомянутому проекту и такими замечаниями и предложениями, которые могут быть представлены

* Резолюция 3104 (XXVIII) была принята 108 голосами при 11 воздержавшихся, причем никто не голосовал против, по рекомендации, содержащейся в докладе Шестого комитета, *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия. Приложение, пункт 93 повестки дня, документ A/9409.*

¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/8717), пункты 21 и 22 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, A).*

правительствами и заинтересованными международными организациями,

вновь подтверждая выраженное в вышеупомянутой резолюции убеждение в том, что согласование и унификация национальных норм, регулирующих исковую давность (погасительные сроки) в международной купле-продаже товаров, содействовали бы устранению препятствий на пути развития международной торговли,

просит Генерального секретаря:

a) созвать Конференцию Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 20 мая по 14 июня 1974 года²;

b) обеспечить составление кратких отчетов о работе пленарных заседаний Конференции, а также заседаний комитетов полного состава, которые Конференция может пожелать учредить;

c) пригласить принять участие в работе Конференции, в полном соответствии с резолюцией 2758 (XXVI) Генеральной Ассамблеи от 25 октября 1971 года, государства — члены Организации Объединенных Наций или членов специализированных учреждений или Международного агентства по атомной энергии и государства — участники Статута Международного Суда, а также Демократическую Республику Вьетнам;

d) пригласить заинтересованные специализированные учреждения и международные организации, а также Совет Организации Объединенных Наций по Намибии присутствовать на Конференции в качестве наблюдателей;

e) обратить внимание государств и других участников, упомянутых в пунктах c и d, на желательность назначения в качестве их представителей лиц, особенно компетентных в области, которая будет рассматриваться;

f) представить Конференции всю соответствующую документацию и рекомендации, касающиеся методов работы и процедуры, и обеспечить соответствующий персонал и средства обслуживания, необходимые для Конференции;

g) представить Генеральной Ассамблее на ее двадцать девятой сессии доклад о результатах, достигнутых Конференцией.

2197-е пленарное заседание

3108 (XXVIII). ДОКЛАД КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Генеральная Ассамблея,

рассмотрев доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии,

ссылаясь на свою резолюцию 2205 (XXI) от 17 де-

кабря 1966 года, в 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, 2766 (XXVI) от 17 ноября 1971 года и 2928 (XXVII) от 28 ноября 1972 года о докладах Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее первой, второй, третьей, четвертой и пятой сессий,

вновь подтверждая свою убежденность в том, что последовательное согласование и унификация права международной торговли путем уменьшения или устранения правовых препятствий на пути развития международной торговли, особенно тех, которые затрагивают развивающиеся страны, явились бы важным вкладом в дело всеобщего экономического сотрудничества между всеми государствами на основе равенства и в дело ликвидации дискриминации в международной торговле и, следовательно, в благосостояние всех народов,

будучи убеждена в том, что более широкое участие государств в работе Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли будет содействовать прогрессу в работе Комиссии,

учитывая, что Совет по торговле и развитию на своей тринадцатой сессии с удовлетворением 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 шестой 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. *просит* Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли включать, когда она считает это целесообразным, доклады или краткое изложение докладов своих рабочих групп в доклады о работе своих будущих сессий;

4. *с удовлетворением отмечает* решение Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли организовать в связи с восьмой сессией Комиссии международный симпозиум по вопросу о роли университетов и исследовательских центров в области преподавания, распространения и более широкого признания права международной торговли и стремиться получить добровольные взносы от правительств, международных организаций и фондов для покрытия путевых расходов и оплаты суточных участников из развивающихся стран;

5. *предлагает* государствам, которые не ратифицировали Конвенцию о признании и приведении в

² Документы, принятые Конференцией, см. ниже, часть третья, I.

исполнение иностранных арбитражных решений³ 1958 года или не присоединились к ней, рассмотреть возможность соблюдения этой Конвенции;

6. *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) продолжать рассматривать правовые проблемы, связанные с различными видами многонациональных предприятий, в соответствии с решением по этому вопросу, принятым Комиссией на ее шестой сессии;

c) ускорить свою работу по подготовке кадров и оказанию помощи в области права международной торговли, уделяя особое внимание развитию и преподаванию права международной торговли в университетах, с учетом особых интересов развивающихся стран;

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

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

f) держать под наблюдением свою программу работы и методы работы с целью повышения эффективности своей работы;

7. *предлагает* Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли рассмотреть вопрос о целесообразности подготовки единообразных норм, касающихся гражданской ответственности производителей за ущерб, причиненный их товарами, предназначенными для международной продажи или распространения или являющимися их объектом, учитывая возможность и своевременность такого рассмотрения ввиду наличия других пунктов в ее программе работы;

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 330, No. 4739, p. 54; ее содержание воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.73.V.3).

8. *постановляет* расширить состав Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли с двадцати девяти до тридцати шести членов в соответствии со следующими правилами:

a) семь дополнительных членов Комиссии избираются Генеральной Ассамблеей на шестилетний срок, за исключением случаев, предусмотренных ниже в подпункте c;

b) избирая дополнительных членов Комиссии, Ассамблея соблюдает следующее распределение мест:

i) два — от государств Африки;

ii) два — от государств Азии;

iii) одно — от государств Восточной Европы;

iv) одно — от государств Латинской Америки;

v) одно — от государств Западной Европы и других государств;

c) из числа дополнительных членов, избранных на первых выборах в ходе текущей сессии Генеральной Ассамблеи, срок полномочий трех членов истекает после трех лет; Председатель Генеральной Ассамблеи выбирает этих членов по жребию следующим образом:

i) одного — из числа членов, избранных от государств Африки;

ii) одного — из числа членов, избранных от государств Азии;

iii) одного — из числа членов, избранных от других регионов;

d) дополнительные члены, избранные на первых выборах, приступают к исполнению обязанностей с 1 января 1974 года;

e) положения раздела II, пункты 3—5, резолюции 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи также применяются к дополнительным членам;

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

2197-е пленарное заседание

II. СЕДЬМАЯ СЕССИЯ (1974 год)

А. ДОКЛАД КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ О РАБОТЕ ЕЕ СЕДЬМОЙ СЕССИИ

(Нью-Йорк, 13—17 мая 1974 года) (А/9617)*

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	
Глава	
I. ОРГАНИЗАЦИЯ СЕССИИ	1—8
А. Открытие	1
В. Членский состав Комиссии и присутствовавшие на сессии	2—4
С. Выборы должностных лиц	5
D. Повестка дня	6
Е. Решения Комиссии	7
F. Утверждение доклада	8
II. МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ	9—20
Единые нормы, регулирующие международную куплю-продажу товаров	9—20
III. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ	21—37
А. Оборотные документы	21—29
В. Банковские коммерческие кредиты	30—35
С. Банковские гарантии	36—37
IV. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	38—53
V. МНОГОНАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ	54—59
VI. РАТИФИКАЦИЯ КОНВЕНЦИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ, ИЛИ ПРИСОЕДИНЕНИЕ К НИМ	60—64
VII. ПОДГОТОВКА КАДРОВ И ПОМОЩЬ В ОБЛАСТИ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ	65—74
VIII. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УЩЕРБ, ПРИЧИНЕННЫЙ ТОВАРАМИ, ПРЕДНАЗНАЧЕН- НЫМИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ ИЛИ ЯВЛЯЮЩИМИСЯ ЕЕ ОБЪЕК- ТОМ	75—82

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

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли охватывает работу седьмой сессии Комиссии, состоявшейся в Нью-Йорке 13—17 мая 1974 года.

Во исполнение резолюции 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи от 17 декабря 1966 года настоящий доклад представляется на рассмотрение Генеральной Ассамблеи, а также Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию на предмет получения замечаний.

ГЛАВА I

ОРГАНИЗАЦИЯ СЕССИИ

А. Открытие

1. Седьмая сессия Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) начала свою работу 13 мая 1974 года. От имени Генерального секретаря сессию открыл Начальник Отдела по общеправовым вопросам Управления по правовым вопросам г-н Блейн Слоан.

В. Членский состав Комиссии и присутствовавшие на сессии

2. В соответствии с резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи Комиссия была учреждена в составе 29 государств, избираемых Ассамблеей. Своей резолюцией 3108 (XXVIII) Генеральная Ассамблея увеличила число членов Комиссии с 29 до 36 государств. В настоящее время в число членов Комиссии, избранных 12 ноября 1970 года и 12 декабря 1973 года, входят следующие государства¹: Австралия*, Австрия*, Аргентина, Барбадос, Бельгия, Болгария, Бразилия, Венгрия, Габон, Гайана*, Гана*, Греция, Египет*, Заир, Индия, Кения, Кипр, Мексика, Непал*, Нигерия*, Норвегия*, Объединенная Республика Танзания*, Польша*, Сингапур*, Сирийская Арабская Республика, Соединенное Королевство*, Соединенные Штаты Америки, Сомали*, Союз Советских Социалистических Республик*, Сьерра Леоне, Федеративная Республика Германии, Филиппины, Франция*, Чехословакия, Чили* и Япония*.

3. На сессии были представлены все члены Комиссии за исключением Габона и Сомали.

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

а) Органы Организации Объединенных Наций

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

б) Специализированные учреждения

Международный валютный фонд.

в) Межправительственные организации

Комиссия европейских сообществ, Совет экономической взаимопомощи, Международный институт унификации частного права.

г) Международные неправительственные организации

Международная торговая палата, Международная палата по судоходству, Ассоциация международно-

го права, Международный союз морского страхования, Национальная кредитная ассоциация.

С. Выборы должностных лиц

5. Комиссия избрала следующих должностных лиц путем аккламации²:

Председатель:	г-н Ежи Якубовский (Польша)
Заместитель председателя:	г-н Хадга Бхакта Сингх (Непал)
Заместитель председателя:	г-н Нехемиас Гуэйрос (Бразилия)
Заместитель председателя:	г-н Эммануэль Сэм (Гана)
Докладчик:	г-н Роланд Леве (Австрия)

Д. Повестка дня

6. На своем 143-м заседании 13 мая 1974 года Комиссия утвердила следующую повестку дня:

1. Открытие сессии.
2. Выборы должностных лиц.
3. Утверждение повестки дня: предварительное расписание заседаний.
4. Международная купля-продажа товаров: единообразные нормы, регулирующие международную куплю-продажу товаров.
5. Международные платежи:
 - а) единообразный закон о международных переводных и международных простых векселях;
 - б) банковские коммерческие кредиты;
 - в) банковские гарантии (гарантии по договорам и платежам).
6. Международное законодательство в области морских перевозок.
7. Многонациональные предприятия.
8. Ратификация конвенций, касающихся права международной торговли, или присоединение к ним.
9. Подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли.
10. Ответственность за ущерб, причиненный товарами, предназначенными для международной торговли или являющимися ее объектом.
11. Будущая работа.
12. Другие вопросы.
13. Дата и место проведения восьмой сессии.
14. Утверждение доклада Комиссии.

¹ В соответствии с резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи члены Комиссии избираются на шестилетний срок, за исключением тех случаев, когда в связи с первоначальными выборами срок полномочий 14 членов, избранных Председателем Ассамблеи путем жеребьевки, истек в конце третьего года (31 декабря 1970 года); срок полномочий 15 других членов истек в конце шестого года (31 декабря 1973 года). Поэтому Генеральная Ассамблея на своей двадцать пятой сессии избрала 14 членов на полный шестилетний период, заканчивающийся 13 декабря 1976 года, а на своей двадцать восьмой сессии — 15 членов на полный шестилетний срок, заканчивающийся 31 декабря 1979 года. Генеральная Ассамблея на своей двадцать восьмой сессии избрала также семь дополнительных членов. Среди этих дополнительных членов сроки полномочий трех членов, избранных Председателем Ассамблеи путем жеребьевки, истекают в конце третьего года (31 декабря 1976 года), сроки полномочий четырех членов — в конце шестого года (31 декабря 1979 года). Сроки полномочий членов, отмеченных звездочкой, истекают 31 декабря 1976 года. Сроки полномочий остальных членов истекают 31 декабря 1979 года.

² Выборы проводились на 143-м и 144-м заседаниях 13 и 14 мая 1974 года и на 145-м заседании 15 мая 1974 года. В соответствии с решением, принятым Комиссией в ходе ее первой сессии, Комиссия имеет 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 Комиссии должностными лицами (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 годы, часть вторая, I).

Е. Решения Комиссии

7. Решения Комиссии, принятые на ее седьмой сессии, были приняты путем согласованного мнения.

Ф. Утверждение доклада

8. Комиссия утвердила настоящий доклад на своем 150-м заседании 17 мая 1974 года.

ГЛАВА II

МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ

Единообразные нормы, регулирующие международную куплю-продажу товаров

Доклад Рабочей группы

9. Комиссия рассмотрела доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее пятой сессии, состоявшейся в Женеве с 22 января по 1 февраля 1974 года (A/CN.9/87). В докладе изложены итоги дальнейшей работы, проделанной Рабочей группой в осуществление мандата, порученного ей Комиссией, для определения того, какие изменения в тексте статей Единообразного закона о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС), приложенном к Гаагской конвенции 1964 года, могут обеспечить более широкое принятие этого закона³.

10. В докладе описываются меры, принятые Рабочей группой на ее пятой сессии в отношении статей 58—101 ЮЛИС. Приняв эти меры, Рабочая группа завершила первоначальное рассмотрение текста Единообразного закона. В докладе также приведен (приложение I) пересмотренный текст статей Единообразного закона, подготовленный в результате мер, принятых Рабочей группой на ее первых пяти сессиях⁴. В нем приведены замечания и предложения правительств, которые были рассмотрены Рабочей группой (приложения II и III), а также доклад Генерального секретаря по вопросам, представленным в главах IV—VI ЮЛИС (приложение IV).

11. В докладе отмечается, что Рабочая группа при изучении главы IV (Обязательства покупателя) сочла необходимым пересмотреть положения ЮЛИС, касающиеся времени и места платежа, с тем чтобы дать этому вопросу более четкое и единообразное определение⁵. Рабочая группа решила также объединить отдельные группы статей в главе IV ЮЛИС, предусматривающие средства защиты для покупа-

теля, в соответствии с решением, принятым ею на четвертой сессии относительно объединения отдельных статей, касающихся средств защиты, предусматриваемых для продавца в главе III⁶. Рабочая группа отметила, что такая консолидация значительно упрощает закон и способствует решению проблем, возникших в результате дублирования и несоответствия правил в отдельных статьях, касающихся различных средств защиты⁷.

12. Что касается главы V ЮЛИС (Положения, общие для обязанностей продавца и покупателя), то Рабочая группа выработала пересмотренные варианты статей, касающихся задержки исполнения своих обязанностей любой из сторон, освобождения от ответственности, расторжения договора и оценки ущерба, а также смягчения ответственности за убыток в результате нарушения договора⁸.

13. В отношении главы VI (Переход рисков) Рабочая группа одобрила унифицированные статьи, объединяющие положения, содержащиеся в различных частях ЮЛИС, и уточняющие положения таким образом, что нормы в отношении риска определяются скорее важными этапами коммерческих операций по исполнению договоров о купле-продаже, нежели отвлеченными концепциями⁹.

14. В результате различных мер, принятых Рабочей группой с целью объединения и унификации положений ЮЛИС, приведенный в приложении I к докладу пересмотренный текст статей содержит 69 статей, вместо 101 статьи в ЮЛИС. Отмечалось, что в прошлом высказывались критические замечания относительно длины и сложной формулировки статей ЮЛИС; поэтому можно надеяться, что внесенные Рабочей группой изменения явятся ответом на эти замечания и помогут обеспечить более широкое принятие Единообразного закона¹⁰.

15. В своем докладе Рабочая группа отметила, что она еще не пришла к окончательному заключению относительно некоторых статей пересмотренного текста Единообразного закона, изложенного в приложении I. Следовательно, планируя следующий этап своей работы, Рабочая группа просила Секретариат разослать пересмотренный текст представителям государств — членом Рабочей группы и наблюдателям для получения от них замечаний и предложений. Рабочая группа далее просила Секретариат подготовить, с учетом таких замечаний и предложений, исследование по остающимся еще нерешенными вопросам, включая возможные решения по ним, с тем чтобы Рабочая группа могла его использовать на своей шестой сессии.

³ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18 (A/7618), пункт 38, подпункт 3 а (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 годы, часть вторая, II); там же, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417), пункт 92, подпункт 1 с (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II). Гаагская конвенция 1964 года о Единообразном законе о международной купле-продаже и приложенный к ней Единообразный закон (ЮЛИС) содержатся в Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.71.V.3), том I, глава I, I.*

⁴ Принятие решения по некоторым положениям пересмотренного текста было отложено вперед до дальнейшего рассмотрения Рабочей группой. См. пункт 15, ниже.

⁵ A/CN.9/87, пункты 26—35, воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, I, I.

⁶ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017), пункт 12 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, II, I).*

⁷ A/CN.9/87, пункты 37—39, воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, I, I.

⁸ Там же, пункты 88—156.

⁹ Там же, пункты 206—244, и приложение IV, пункты 64—105 (см. ниже часть вторая, I, 5); A/CN.9/62, приложение II, пункт 17 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, A, 5, приложение II).

¹⁰ A/CN.9/75, приложение II, пункты 101, 158—162 и 177 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 2); A/CN.9/87, приложение IV, пункт 22, воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, I, I.

Рассмотрение доклада Комиссией

16. Все представители, которые выступали по данному вопросу, выразили признательность Рабочей группе в связи с достигнутым ею прогрессом в деле завершения первоначального рассмотрения текста ЮЛИС, что было отмечено в пересмотренном тексте в приложении I к данному докладу. Было высказано согласие с тем, что в соответствии с обычной практикой Комиссии она не будет принимать решений по существу проекта, пока Рабочая группа не завершит свою работу¹¹.

17. Некоторые представители выразили надежду на то, что Рабочая группа сможет завершить свою работу по проекту единообразного закона на своей шестой сессии, которая состоится в феврале 1975 года. Один представитель выразил мнение, что Комиссии следует предложить Рабочей группе завершить ее работу до начала восьмой сессии Комиссии. Было отмечено, что в соответствии с процедурой, принятой в отношении проекта Конвенции об исковой давности (погасительной давности) в международной купле-продаже товаров, пересмотренный текст Единообразного закона, подготовленный Рабочей группой, следует передать для изучения членам Комиссии заблаговременно, до окончательного рассмотрения и утверждения этого текста Комиссией. Было отмечено, что правительствам может понадобиться несколько месяцев для такого изучения; таким образом, видимо, Комиссии не следует принимать решения по окончательному проекту, подготовленному Рабочей группой (например, в феврале 1975 года), во время сессии, которая состоится весной или летом того же года, а следует отложить это до сессии 1976 года. Для успешного осуществления этой работы в возможно более короткие сроки было предложено увеличить продолжительность этой сессии до трех недель, если, по мнению Рабочей группы, она не сможет завершить свою работу в феврале 1975 года в течение сессии продолжительностью в две недели, как предлагает Рабочая группа.

18. Другие представители согласились с тем, чтобы подготовка проекта единообразного закона была закончена как можно скорее, однако они выразили мнение, что не следует подвергать угрозе качество этой работы, устанавливая нереальные сроки ее завершения. Ряд представителей отметили, что Рабочая группа не достигла согласия по некоторым важным вопросам, и заявили, что Рабочей группе следует разрешить, по возможности, максимальное число таких вопросов до того, как проект единообразного закона будет представлен Комиссии. В этой связи было отмечено, что окончательное изучение Комиссией проекта единообразного закона в таком объеме и такой важности займет значительный период времени и что едва ли такое изучение можно успешно провести в ходе одной сессии Комиссии, если только оно не основано на положениях, которые получили широкое признание среди членов Рабочей группы. Было также отмечено, что проведение

сессий Рабочей группы продолжительностью в три недели связано с практическими трудностями для некоторых представителей и правительств.

19. Было предложено, чтобы вопрос о продолжительности и времени проведения следующей сессии Рабочей группы по международной купле-продаже товаров рассматривался в связи с расписанием работы других рабочих групп. Комиссия согласилась рассмотреть все эти расписания совместно в рамках пункта 11 повестки дня: Будущая работа. (См. глава IX, ниже, пункт 85).

Решение Комиссии

20. Комиссия на своем 150-м заседании 17 мая 1974 года единогласно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. с признательностью принимает к сведению доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее пятой сессии;
2. рекомендует, чтобы Рабочая группа рассмотрела замечания и предложения, сделанные на седьмой сессии Комиссии;
3. просит Рабочую группу продолжить ее работу в рамках своих полномочий, установленных Комиссией на ее второй сессии, и завершить эту работу в кратчайшие сроки.

ГЛАВА III

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

А. Оборотные документы.

Доклад Рабочей группы

21. Комиссия рассмотрела доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее второй сессии, состоявшейся в Нью-Йорке с 7 по 18 января 1974 года (A/CN.9/86). В этом докладе излагается прогресс, достигнутый Рабочей группой в i) подготовке окончательного проекта единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях и ii) рассмотрении желательности подготовки единообразных правил, применимых к международным чекам¹².

- i) *Единообразный закон о международных переводных векселях и международных простых векселях*

22. Как указывается в докладе, на своей второй сессии Рабочая группа рассмотрела статьи 42—62 проекта единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях, подготовленного Генеральным секретарем

¹¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417), пункт 92, подпункт 1 с (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II).*

¹² *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/8717), пункт 61 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, А).*

рем в ответ на решение Комиссии¹³. Предлагаемый единообразный закон установит единообразные правила, применимые к международному документу (переводному векселю или простому векселю) для факультативного использования в международных платежах.

23. В докладе излагаются прения и заключения Рабочей группы в отношении ответственности индоссатора, прав и ответственности гаранта, предъявления к акцепту и платежу, отказа в акцепте и платеже и регресса.

24. Рабочая группа считала, что в единообразном законе должна предусматриваться ответственность по международному документу посредством гарантии, и утвердила правила в отношении лица, гарантирующего по этому документу обязательства другой стороны.

25. В отношении представления международного документа к акцепту или платежу, отказа документу в акцепте или в платеже, необходимости протеста в случае подобного отказа и уведомления об отказе Рабочая группа пришла к соглашению по подробным положениям, в которых излагаются права и обязанности сторон и правовые последствия несоблюдения предписанных правил. Рабочая группа доложила, что она еще не пришла к заключительным выводам по отдельным вопросам, возникающим в случае представления документа, ожидая дальнейших исследований со стороны Секретариата по торговой практике в этом отношении.

ii) *Единообразные правила, применимые к международным чекам*

26. На своей пятой сессии Комиссия также просила Рабочую группу по международным оборотным документам рассмотреть желательность подготовки единообразных правил, применимых к международным чекам, и рассмотреть, что может наилучшим образом способствовать решению этого вопроса: распространение применения проекта единообразного закона о международных переводных и международных простых векселях на международные чеки или разработка отдельного единообразного закона о международных чеках. К Рабочей группе была обращена просьба доложить о своих заключениях по этим вопросам Комиссии на одной из следующих сессий. В докладе Рабочей группы указывается, что Рабочая группа просила Секретариат провести исследования, касающиеся использования чеков в международных платежных операциях и проблем, возникающих в текущей торговой практике в результате расхождений между нормами основных правовых систем. Рабочая группа доложила, что подобные исследования уже осуществляются и что на будущей сессии она рассмотрит анализ ответов, полученных от банковских и торговых учреждений, на вопросник, составленный Секретариата-

том в консультации с Исследовательской группой ЮНСИТРАЛ по международным платежам.

Рассмотрение доклада Комиссией

27. Комиссия, в соответствии со своей общей практикой рассмотрения существа работы, выполненной рабочими группами, только после завершения этой работы приняла к сведению доклад Рабочей группы по международным оборотным документам. Представители, выступавшие по этому вопросу, выразили удовлетворение по поводу прогресса, достигнутого Рабочей группой.

28. Комиссия решила рассмотреть время проведения третьей сессии Рабочей группы во взаимосвязи с графиком работы других рабочих групп по пункту 11 повестки дня: Будущая работа (см. главу IX, ниже, пункт 85).

Решение Комиссии

29. На своем 144-м заседании 13 мая 1974 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 ее второй сессии;*

2. *просит Рабочую группу продолжать свою работу в соответствии с кругом ведения, изложенным Комиссией в решении, принятом относительно оборотных документов на ее пятой сессии, и оперативно завершить эту работу;*

3. *просит Генерального секретаря осуществлять дальнейшую работу в связи с проектом единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях и в связи с исследованиями относительно использования чеков в улаживании международных платежей в консультации с Исследовательской группой Комиссии по международным платежам, состоящей из экспертов, выделенных заинтересованными международными организациями и банковскими и торговыми учреждениями, и созывать в этих целях заседания по мере необходимости.*

В. Банковские коммерческие кредиты

30. Этот вопрос связан с пересмотром Международной торговой палатой (МТП) «Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов», составленных в 1933 году, а затем пересмотренных в 1951 году и в 1962 году. На своих предыдущих сессиях¹⁴ Комиссия подчеркнула зна-

¹³ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (А/8417), пункт 35 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А). Проект единообразного закона и комментарии излагаются в документе А/CN.9/WG.IV/WR.2. Текст проекта единообразного закона см. Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 2.*

¹⁴ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать третья сессия, Дополнение № 16 (А/7216), пункты 23 и 28 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 годы, часть вторая, I, А); там же, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18 (А/7618), пункты 90—95 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 годы, часть вторая, II, А); там же, двадцать пятая сессия, Дополнение № 17 (А/8017), пункты 119—126 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 годы, часть вторая, III, А); там же, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (А/8417), пункты 36—43 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А); там же, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (А/8717), пункты 65—66 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, А).*

чение коммерческих аккредитивов для обеспечения платежей по международным торговым сделкам и выразила мнение, что в ходе работы МТП по пересмотру должна приниматься во внимание точка зрения стран, не представленных в МТП. Соответственно Комиссия на своей третьей сессии обратилась к Генеральному секретарю с просьбой предложить правительствам и заинтересованным банковским и торговым учреждениям сообщать ему для передачи МТП их замечания о функционировании «Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов», с тем чтобы эти замечания могли быть учтены МТП в ее работе по пересмотру¹⁵. Полученные таким образом замечания были переданы для рассмотрения МТП.

31. На настоящей сессии¹⁶ на рассмотрении Комиссии находилась записка Генерального секретаря, в которой воспроизведена записка МТП относительно достигнутого ею прогресса в области пересмотра «Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов» и ее работы, связанной с банковскими гарантиями. Обсуждение и решение Комиссии в отношении банковских гарантий излагаются в части С этой главы (пункты 36 и 37, ниже).

32. Комиссия приняла к сведению тот факт, что Комиссия МТП по банковской технике и практике в феврале 1974 года приняла проект пересмотренного текста «Унифицированных правил», который приложен к записке МТП. Комиссия также отметила, что представленный ей текст подлежит дальнейшему пересмотру и что окончательный текст будет принят Советом МТП в этом году позже. В своей записке МТП проинформировала Комиссию, что проект текста был составлен после рассмотрения замечаний и рекомендаций, представленных ее национальными комитетами и, через посредство Секретариата Комиссии, странами, не представленными в МТП. МТП также сообщила, что проект текста был рассмотрен Специальной рабочей группой по банковской технике Комитета связи МТП с торговыми палатами социалистических стран.

33. Многие представители выразили свое удовлетворение по поводу проделанной МТП работы по пересмотру «Унифицированных правил». Всеми было признано, что «Унифицированные правила» стандартизировали принятую банками процедуру и практику в отношении коммерческих аккредитивов, и они, как таковые, могут характеризоваться как частная конвенция между банкирами и их клиентами. Некоторые представители придерживались той точки зрения, что в свете того факта, что здесь затрагиваются интересы небанковских учреждений, в особенности продавцов-бенефициаров, Комиссия должна уделить пристальное внимание пересмотренному тексту «Унифицированных правил». Другие представители придерживались той точки зрения, что

основной целью Комиссии в этом вопросе было создание канала связи между МТП и странами, не представленными в МТП, и что эта цель была достигнута. По мнению этих представителей, конечная ответственность за пересмотренный текст «Унифицированных правил» лежит на МТП, и важно, чтобы пересмотренный текст был принят и начал применяться без неоправданной задержки.

34. Среди делегатов имело место общее согласие в отношении того, что, хотя Комиссия не смогла принять пересмотренный текст «Унифицированных правил», на своей следующей сессии она должна рассмотреть желательность начала применения «Унифицированных правил» в сделках, связанных с открытием документарных аккредитивов. В этой связи Комиссия просит Секретариат подготовить анализ полученных Генеральным секретарем замечаний по варианту «Унифицированных правил» 1962 года с целью выяснения, учтены ли в пересмотренном тексте эти замечания.

Решение Комиссии

35. На своем 144-м заседании 13 мая 1974 года Комиссия единогласно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *принимает к сведению доклад о ходе работы, представленный Международной торговой палатой о ее работе над пересмотром «Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов»;*

2. *выражает благодарность Международной торговой палате и ее Комиссии по банковской технике и практике за проведенную ею в сотрудничестве с Комиссией работу по пересмотру;*

3. *предлагает Международной торговой палате направить Комиссии пересмотренный текст «Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов» по принятии его Международной торговой палатой;*

4. *просит Генерального секретаря:*

a) *направить пересмотренный текст «Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов» государствам — членам Комиссии,*

b) *подготовить анализ полученных замечаний в отношении «Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов» и представить этот анализ Комиссии на ее восьмой сессии.*

С. Банковские гарантии

36. Комиссия отметила прогресс, достигнутый Международной торговой палатой (МТП) в отношении подготовки «Унифицированных правил по гарантиям исполнения контрактов и по гарантиям платежа». Было выражено мнение, что Комиссия должна внимательно следить за этой работой в свете того факта, что МТП осуществляет эту работу по предложению Комиссии. Было подчеркнуто, что

¹⁵ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать пятая сессия, Дополнение № 17 (А/8017), пункт 125 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 годы, часть вторая, III, А).*

¹⁶ Комиссия рассмотрела этот вопрос в ходе ее 144-го и 150-го заседаний, состоявшихся 13 и 17 мая 1974 года соответственно.

предложенные правила должны установить справедливое равновесие между интересами заинтересованных сторон.

Решение Комиссии

37. На своем 150-м заседании 17 мая 1974 года Комиссия единогласно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. отмечает прогресс, достигнутый Международной торговой палатой в отношении подготовки унифицированных правил по гарантии исполнения контрактов и по гарантиям платежа;

2. просит Генерального секретаря:

a) обеспечить непрерывное посещение и участие представителей секретариата Комиссии в заседаниях Международной торговой палаты,

b) передать результаты работы Международной торговой палаты в отношении гарантий исполнения контрактов и по гарантиям платежа Исследовательской группе Комиссии по международным платежам, состоящей из экспертов, предоставленных заинтересованными международными организациями и банковскими торговыми учреждениями, и пригласить на совещания, созываемые для этой цели, заинтересованных представителей Комиссии;

3. предлагает Международной торговой палате представлять Комиссии на ее будущих сессиях доклады о ходе своей работы над гарантиями исполнения контрактов и платежей.

ГЛАВА IV

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Доклад Рабочей группы

38. Комиссия на своей четвертой сессии решила изучить правила, определяющие ответственность морских перевозчиков за груз с точки зрения коносаментов. Комиссия создала с целью осуществления этой работы расширенную Рабочую группу по международному законодательству в области морских перевозок, состоящую из двадцати одного члена Комиссии¹⁷.

¹⁷ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417), пункты 10–23 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А). Изложение предыдущих мероприятий Комиссии по данному вопросу см. в докладе Комиссии о работе ее второй сессии, там же, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18 (A/7618), пункты 114–133 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968–1970 годы, часть вторая, II, А), и докладе Комиссии о работе ее третьей сессии, там же, двадцать пятая сессия, Дополнение № 17 (A/8017), пункты 157–166 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968–1970 годы, часть вторая, III, А). 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 год, часть первая, II, А) и доклад Комиссии о работе ее шестой сессии, там же, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017), пункты 46–61 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, II, А).*

39. Комиссия имела в распоряжении доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее шестой сессии¹⁸. В докладе охарактеризована деятельность, проведенная Рабочей группой на этой сессии с целью пересмотра правил Международной конвенции по унификации некоторых норм права, относящихся к коносаментам (Брюссельская конвенция 1924 года), и прилагаемого к ней Брюссельского протокола 1968 года¹⁹. Как отмечено в докладе, Рабочая группа на своей шестой сессии рассмотрела и приняла решения относительно следующих вопросов: ответственность морских перевозчиков за задержку; документальная сфера применения конвенции; географическая сфера применения конвенции; изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы; перевозка груза на палубе; перевозка живых животных; определение терминов «перевозчик», «договаривающийся перевозчик» и «фактический перевозчик» и определение термина «судно». В доклад включена в виде приложения компиляция проектов положений, одобренных Рабочей группой на ее предыдущих пяти сессиях.

40. Рабочая группа сочла желательным включение положений, касающихся ответственности перевозчика за потери или ущерб, нанесенные в результате задержки. Соответственно Рабочая группа утвердила определение термина «задержка» и два альтернативных варианта определения максимальной ответственности перевозчиков за потери и ущерб, нанесенные в результате задержки, а также положения, относящиеся к тому случаю, когда предполагается, что товары утеряны в результате чрезмерной задержки в их доставке²⁰.

41. В отношении влияния на сферу применения Конвенции в результате использования некоторых документов для подтверждения контракта о перевозке Рабочая группа высказалась за расширение Конвенции, с тем чтобы она распространялась на все договоры морских перевозок грузов. Рабочая группа оставила открытым вопрос о том, следует ли в том случае, когда коносамент не выдается, предоставлять сторонам возможность исключать их договор из сферы применения Конвенции путем прямого соглашения по этому вопросу²¹.

42. Рабочая группа пришла к соглашению о том, что географическая сфера применения Конвенции должна быть расширена, с тем чтобы любой договор морской перевозки грузов регулировался этой Конвенцией, когда порт погрузки или порт разгрузки

¹⁸ A/CN.9/88 и A/CN.9/88/Add.1 (Третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты), воспроизводится в настоящем томе, ниже, часть вторая, III, 1 и 2.

¹⁹ Тексты Брюссельской конвенции 1924 года и Брюссельского протокола 1968 года содержатся в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли, том II* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.73.V.3), глава II, I. В докладе указывается, что Комиссия, определяя задачу Рабочей группы, постановила «что новая международная конвенция, если это целесообразно, будет подготовлена для принятия под руководством Организации Объединенных Наций» (A/CN.9/88, пункт 2).

²⁰ A/CN.9/88, пункты 10–28.

²¹ Там же, пункты 29–49.

находится на территории государства — участника договора, или когда коносамент или другой документ, подтверждающий договор о перевозке, выдается в одном из государств — участников договора²².

43. Рабочая группа приняла проекты положений, разработанных с целью разъяснения силы действия норм этой Конвенции в отношении положений договора, которые не соответствуют таким нормам, а также с целью компенсации за потери или ущерб, в установленных Конвенцией пределах, если потери или ущерб явились следствием включения в договор положений, не имеющих юридической силы²³.

44. Рабочая группа решила распространить сферу применения Конвенции а) на товары, перевозимые на палубе, и б) на перевозку живых животных. Однако в отношении перевозки живых животных Рабочая группа ясно определила, что перевозчик не будет нести ответственность за потери или ущерб, явившиеся следствием особых рисков, связанных с перевозками такого рода²⁴.

45. Рабочая группа приняла определение терминов «перевозчик», «договаривающийся перевозчик» и «фактический перевозчик». Таким образом Рабочая группа разъяснила, какому именно перевозчику должны предъявлять претензии в случае потери или ущерба груза отправитель или грузополучатель, особенно в случаях, когда имела место перегрузка товаров с одного судна на другое или когда лицо, с которым отправитель заключил договор на перевозку груза, в действительности не перевозило их, а договорилось о перевозке этого груза с другим перевозчиком²⁵.

46. В докладе Рабочей группы отмечается значительный прогресс, достигнутый в отношении конкретных тем, переданных ей Комиссией²⁶. В целях скорейшего завершения работы Рабочая группа рекомендовала Комиссии провести свою следующую сессию осенью 1974 года. Рабочая группа приняла решение о том, что на следующей (седьмой) сессии будут рассмотрены вопросы: 1) содержание договора морских перевозок грузов; 2) действительность и последствия гарантийных писем; 3) защита добросовестного приобретателя коносаментов. Кроме того, Рабочая группа приняла решение о том, что на ее седьмой сессии будут рассмотрены также любые другие темы, необходимые для завершения первоначального рассмотрения правил Брюссельской конвенции 1924 года и Протокола 1968 года.

Рассмотрение доклада Комиссией

47. Во время прений по докладу было отмечено, что, поскольку составление проекта пересмотренных правил об ответственности морских перевозчиков на данном этапе еще не завершено, Комиссия будет следовать своей обычной практике, рассматривая прогресс, сделанный Рабочей группой, и примет ре-

шения, когда проект правил, одобренный Рабочей группой, может быть рассмотрен в целом.

48. Все представители, которые выступали по данному вопросу, выразили свое удовлетворение в связи с прогрессом, достигнутым Рабочей группой в осуществлении ее мандата. Многие представители подчеркнули значение пересмотра существующих международных правил, касающихся ответственности морских перевозчиков, с тем чтобы в более полной мере были приняты во внимание интересы развивающихся стран и грузоотправителей вообще. Некоторые представители подчеркнули значение достижения постоянного прогресса в работе, учитывая рекомендацию ЮНКТАД о том, чтобы ЮНСИТРАЛ в срочном порядке подготовила пересмотренные правовые нормы в этой области.

49. Большинство представителей придерживались мнения, что Рабочей группе для завершения ее работы, по-видимому, потребуется еще две сессии. На следующей (седьмой) сессии Рабочей группы могло бы быть завершено первое чтение пересмотренных правил об ответственности морских перевозчиков²⁷, а восьмая сессия Рабочей группы могла бы провести второе чтение этих пересмотренных правил. Некоторые представители заявили, что Рабочей группе на ее следующей сессии нужно решить вопрос о том, примут ли эти пересмотренные правила форму пересмотренной Брюссельской конвенции 1924 года и ее Протокола 1968 года или форму «новой международной конвенции для ее принятия под эгидой Организации Объединенных Наций»²⁸.

50. Все согласились с тем, что Рабочей группе следует завершить ее работу в возможно кратчайшие сроки. Представители выразили поддержку просьбе Рабочей группы о том, чтобы ее седьмая сессия была проведена в Женеве с 30 сентября по 11 октября 1974 года, а ее восьмая сессия — в Нью-Йорке в январе или феврале 1975 года. Некоторые представители выразили надежду, что указанное расписание даст Рабочей группе возможность представить окончательный текст пересмотренных правил восьмой сессии Комиссии. Несколько представителей отметили, что для Комиссии может оказаться невозможным рассмотреть окончательный текст проекта на ее восьмой сессии, поскольку после утверждения Рабочей группой окончательный текст должен быть направлен государствам — членам Организации Объединенных Наций, с тем чтобы они сделали свои замечания, а затем необходимо будет готовить анализ этих замечаний. По мнению этих представителей, Комиссия вследствие этого не сможет рассмотреть окончательный текст пересмотренных правил до начала ее девятой сессии. Другой представитель предложил, чтобы окончательный проект пересмотренных правил был направлен лишь государствам — членам Комиссии, поскольку этот проект правил, после его одобрения Комиссией, будет рассмотрен на Дипломатической конференции.

51. Отмечалось, что, ввиду короткого периода

²² Там же, пункты 50—69.

²³ Там же, пункты 70—95.

²⁴ Там же, пункты 96—117.

²⁵ Там же, пункты 118—136.

²⁶ Краткое изложение тем, которые Рабочая группа рассматривала на своих предыдущих сессиях, приводится в пункте 2 ее доклада (A/CN.9/88).

²⁷ Вопросы, которые будут обсуждаться на седьмой сессии Рабочей группы, см. в пункте 9, выше.

²⁸ A/CN.9/88, пункт 2.

времени между заключительной сессией Рабочей группы по морским перевозкам в феврале 1975 года и очередной восьмой сессией ЮНСИТРАЛ в апреле 1975 года, не будет возможным подготовить окончательный документ и передать его правительствам, с тем чтобы они представили свои замечания по проекту текста. Было также высказано мнение о том, что, даже если восьмая сессия ЮНСИТРАЛ будет отложена до конца лета или начала осени 1975 года, все равно правительства не смогут учесть мнения судовладельцев, грузоотправителей, страховщиков и финансовых учреждений в подготовке замечаний по проекту текста. Наконец, была достигнута договоренность о том, что проект текста должен получить самое широкое распространение среди правительств и заинтересованных международных организаций до начала обсуждения проекта текста Комиссией. В соответствии с этим было принято решение о том, что окончательный проект Рабочей группы по морским перевозкам будет рассмотрен на девятой сессии Комиссии.

52. Некоторые представители заявили, что нормы в отношении необходимого содержания договора о перевозке — вопрос, который должен быть рассмотрен Рабочей группой на ее седьмой сессии, — должны быть такими, чтобы в нем давались надежные гарантии для грузоотправителей и добросовестных приобретателей документа, подтверждающего договор о перевозке. Один представитель, высказывая замечания относительно проектов положений о задержке в доставке, одобренных Рабочей группой, выразил свою поддержку альтернативе А, в которой содержится единый метод ограничения ответственности перевозчика²⁹. С тем чтобы для грузоотправителей была обеспечена защита против возможных злоупотреблений, этот же представитель настоятельно рекомендовал, чтобы заключенная в скобки формулировка была сохранена в проекте положения о документальной сфере применения этой Конвенции, допуская прямое соглашение о том, что эта Конвенция не применима в том случае, если не был составлен документ, подтверждающий договор о перевозке³⁰. Этот представитель также высказался за исключение помещенной в скобки формулировки в проекте положения о перевозке грузов на палубе, которая позволила бы осуществлять такую перевозку в том случае, когда она была бы в соответствии с «общепринятой практикой такого рода торговли»³¹.

Решение Комиссии

53. 17 мая 1974 года на своем 150-м заседании Комиссия единогласно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. с признательностью принимает к сведению доклад Рабочей группы по международному за-

конодательству в области морских перевозок о работе ее шестой сессии;

2. рекомендует, чтобы Рабочая группа рассмотрела замечания и предложения, сделанные на седьмой сессии Комиссии;

3. предлагает Рабочей группе продолжать ее работу в рамках ее полномочий, установленных Комиссией на ее четвертой сессии, и завершить ее работу в кратчайшие сроки;

4. просит Генерального секретаря:

a) передать проект единообразных норм по данному вопросу, после завершения их составления Рабочей группой, правительствам и заинтересованным международным организациям для получения от них замечаний;

b) подготовить анализ таких замечаний для рассмотрения Комиссией на ее девятой сессии.

ГЛАВА V

МНОГОНАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

54. Генеральная Ассамблея на своей двадцать седьмой сессии приняла резолюцию 2928 (XXVII) по докладу Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии. В пункте 5 этой 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».

55. В ответ на решение, принятое Комиссией на ее шестой сессии³², Секретариат составил вопросник относительно правовых проблем, возникающих в связи с деятельностью многонациональных предприятий, и разослал этот вопросник правительствам и международным организациям.

56. На нынешней сессии³³ Комиссия рассмотрела записку Генерального секретаря (A/CN.9/90), в которой излагается содержание вопросника, и информацию относительно числа ответов, полученных к настоящему времени от правительств, органов и учреждений Организации Объединенных Наций, а также международных и национальных организаций. Было отмечено, что большинство ответов поступило недавно и что другие ответы ожидаются.

²⁹ A/CN.9/88, пункт 26 а; ограничение ответственности: альтернатива А.

³⁰ A/CN.9/88, пункт 48 а (2).

³¹ A/CN.9/88, пункт 103 а (1).

³² Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017), пункт 116 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, II, А).

³³ Этот вопрос был рассмотрен Комиссией на ее 146-м заседании, состоявшемся 14 мая 1974 года.

57. Секретариат информировал Комиссию о том, что в настоящее время проводятся исследования, выполняемые другими органами, упомянутыми в резолюции Генеральной Ассамблеи, однако, как ожидается, доклад Генерального секретаря, испрашиваемый Комиссией на ее шестой сессии в целях представления будущей сессии³⁴, может быть подготовлен к ее восьмой сессии.

58. Некоторые представители подчеркивали важное значение этого вопроса для международной торговли, а также необходимость разработки согласованных в международном масштабе правил в отношении многонациональных предприятий. Другие представители высказали мнение, что Комиссия не смогла внести существенный вклад в решение проблем, возникающих в связи с деятельностью многонациональных предприятий; однако они не возражали против каких-либо действий со стороны Комиссии. Была сделана ссылка на то, что доклад Группы видных деятелей, назначенной Генеральным секретарем в соответствии с резолюцией 1721 (LIII) Экономического и Социального Совета, будет выпущен в ближайшем будущем с целью рассмотрения его Советом на его пятьдесят седьмой сессии, которая должна состояться в Женеве в июле 1974 года. В этом отношении была выражена надежда, что в рекомендациях относительно соответствующих международных мер, которые будут представлены Группой, будут признаны полномочия, предоставленные Генеральной Ассамблеей Комиссии в отношении правовых аспектов вопроса о международных предприятиях.

Решение Комиссии

59. Комиссия на своем 146-м заседании 14 мая 1974 года единодушно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

просит Генерального секретаря представить Комиссии для рассмотрения на ее восьмой сессии доклад с изложением:

a) анализа полученных от правительств и международных организаций ответов на вопросник, составленный по ее просьбе и посвященный правовым проблемам, возникающим в связи с деятельностью многонациональных предприятий;

b) обзора имеющихся исследований, в том числе исследований, выполняемых органами и учреждениями Организации Объединенных Наций, с точки зрения раскрытия в этих исследованиях проблем международной торговли, возникающих в связи с деятельностью многонациональных предприятий и поддающихся решению с помощью правовых норм;

c) рекомендаций в отношении будущего направления деятельности Комиссии с точки зрения программы и методов работы в этой конкретной области.

³⁴ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017), пункт 116 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, II, A).*

ГЛАВА VI

РАТИФИКАЦИЯ КОНВЕНЦИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ, ИЛИ ПРИСОЕДИНЕНИЕ К НИМ

60. На рассмотрении Комиссии находился доклад Генерального секретаря, который был подготовлен в соответствии с решением, принятым Комиссией на ее шестой сессии³⁵; этот доклад касается ратификации конвенций о праве международной торговли или присоединения к ним³⁶. В докладе учитывается информация, полученная от других органов Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, а также мнения, выраженные представителями в Комиссии в ответ на запросы Секретариата. В докладе a) обсуждаются возможные причины задержек в ратификации или присоединении, которые могут возникать на подготовительных стадиях работы над конвенцией, а также те, что относятся к выполнению конвенций на национальном уровне; b) дается характеристика процедур и методов, которые были разработаны с целью ускорения процесса принятия и осуществления международных норм; c) излагаются выводы и предложения в отношении процедур, которые могут быть полезными с точки зрения ратификации конвенций, касающихся права международной торговли, или присоединения к ним.

61. Комиссия приняла к сведению процедуры, разработанные Международной организацией гражданской авиации и Всемирной организацией здравоохранения, в соответствии с которыми нормы, принятые этими учреждениями, становились обязательными для того или иного государства-члена, если только это государство не заявляло (перед какой-то конкретной датой), что оно не желает брать на себя обязательства. Было отмечено, что эти процедуры использовались лишь в рамках международных норм и стандартов технического характера.

62. Один из представителей предложил, чтобы Комиссия рассматривала вопрос о ратификации конвенций в консультации с Комиссией международного права.

63. После прений члены Комиссии достигли договоренности относительно того, что вопросом о ратификации можно было бы заняться с большей пользой на какой-либо последующей сессии Комиссии после подписания Конвенции о сроках исковой давности в международной купле-продаже товаров. Было выражено мнение, что было бы целесообразнее рассмотреть причины нератификации с уделением внимания какой-либо конкретной конвенции, подготовленной ЮНСИТРАЛ. Вследствие этого Комиссия пришла к мнению, что еще преждевременно учреждать новую рабочую группу по данному вопросу или назначать специального докладчика.

³⁵ Там же, пункт 132.

³⁶ Комиссия рассмотрела этот пункт на своем 17-м заседании 15 мая 1974 года. В отношении предыдущей документации, относящейся к этому пункту, см. A/CN.9/60 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть вторая, IV), в котором излагается предложение французской делегации относительно создания союза для *ius commune*, и A/CN.9/81, в котором излагаются замечания по этому предложению, высказанные государствами — членами Комиссии.

Решение Комиссии

64. На своем 147-м заседании 15 мая 1974 года Комиссия единодушно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли постановляет:

a) оставить в повестке дня вопрос о ратификации конвенций, касающихся права международной торговли, или присоединении к ним;

b) вновь рассмотреть этот вопрос на своей девятой сессии с уделением особого внимания тому, как будет в то время обстоять дело с ратификацией Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров.

ГЛАВА VII**ПОДГОТОВКА КАДРОВ И ПОМОЩЬ
В ОБЛАСТИ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ**

65. Комиссии была представлена записка Генерального секретаря (A/CN.9/92) с изложением мероприятий, проведенных в осуществление решения Комиссии по вопросу о подготовке кадров и оказании помощи в области права международной торговли³⁷.

66. Представляя записку Генерального секретаря, Секретарь Комиссии сообщил Комиссии, что правительства Австрии и Бельгии предложили по два места стажеров для юристов и правительственных должностных лиц развивающихся стран на 1974 год и что в настоящее время идет отбор кандидатов. Секретариат получил сообщение о том, что правительство Бельгии возобновило свое предложение о предоставлении мест стажеров на 1975 год.

67. Секретарь Комиссии наметил планы для проведения симпозиума по роли университетов и исследовательских центров в области обучения, распространения и более широкого признания права международной торговли в соответствии с решением Комиссии, принятым на ее шестой сессии³⁸. Как сообщается, правительства обязались предоставить следующие суммы в ответ на просьбу Генерального секретаря о добровольных взносах для покрытия путевых расходов и суточных участников из развивающихся стран: Норвегия — 8000 долларов США; Швеция — 5000 шведских крон (около 1150 долларов США); Австрия — 25 000 австрийских шиллингов (около 1300 долларов США) и Кувейт — сумму для расходов участников из этой страны.

68. Все участники согласились с планами симпозиума, предложенными в записке Генерального секретаря³⁹. Обсуждение планов включало предложения относительно вопросов, которые в числе других

будут рассматриваться на восьмой сессии ЮНСИТРАЛ и которые будут представлять большой интерес для участников, и замечания относительно важности предварительного распространения подготовительного материала для симпозиума и значения предложенного обсуждения системы курсов по праву международной торговли.

69. Представитель Федеративной Республики Германии заявил, что его правительство сделает добровольный взнос в сумме 25 000 немецких марок (около 10 000 долларов США) для покрытия расходов на разъезды и содержание участников из развивающихся стран и что его правительство также обеспечит помощь экспертам Федеративной Республики Германии, которые примут участие в симпозиуме.

70. Один представитель предложил рассмотреть вопрос о приглашении юристов, из развивающихся стран, которые ведут аспирантскую работу в районе места созыва симпозиума (например, в Швейцарии), поскольку путевые расходы этих участников симпозиума будут весьма невелики.

71. Наблюдатель от Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) заявил, что его организация недавно установила стипендиальный фонд для помощи студентам из развивающихся стран и что в 1974 году 420 стипендий было предоставлено для студентов из 24 развивающихся стран.

72. Представитель Австралии повторил предложение своего правительства о назначении стипендии в размере 5000 долларов США для подготовки Австралии каким-либо научным работником из развивающейся страны учебных материалов для курсов по праву международной торговли.

73. Несколько представителей выразили свою признательность тем правительствам, которые предоставили практические интернатуры, стипендий или добровольные взносы для покрытия путевых расходов и расходов на содержание участников симпозиума, и заявили о своей надежде на то, что другие развивающиеся страны решат предоставить подобную помощь.

74. Один представитель указал на важность проведения семинаров по праву международной торговли в развивающихся странах. Он заявил, что такие семинары могут быть организованы в сотрудничестве с международными институтами, такими как ЮНИТАР.

ГЛАВА VIII**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УЩЕРБ, ПРИЧИНЕННЫЙ ТОВАРАМИ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫМИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ ИЛИ ЯВЛЯЮЩИМИСЯ ЕЕ ОБЪЕКТОМ**

75. На своей двадцать восьмой сессии Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 3108 (XXVIII) от 12 декабря 1973 года по докладу Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии. В пункте 7 этой резолюции Генеральная Ассамблея предложила Комиссии:

«рассмотреть вопрос о целесообразности под-

³⁷ Решение Комиссии и решение двадцать восьмой сессии Генеральной Ассамблеи изложены в документе A/CN.9/92, в пунктах 1-3; осуществление решений Комиссии описано в пунктах 4-19 и приложениях к нему.

³⁸ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о ее шестой сессии (1973 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017)*, пункт 107. (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, II, A).

³⁹ A/CN.9/92, пункты 9-19 и приложение.

готовки единообразных норм, касающихся гражданской ответственности производителей за ущерб, причиненный их товарами, предназначенными для международной продажи или распространения или являющимися их объектом, учитывая возможность и своевременность такого рассмотрения ввиду наличия других пунктов в ее программе работы».

76. На нынешней сессии⁴⁰ Комиссия располагала запиской Генерального секретаря (A/CN.9/93), в которой излагается справочная информация, относящаяся к пункту 7 упомянутой резолюции Генеральной Ассамблеи, и предлагаются возможные действия со стороны Комиссии в ответ на такое пожелание Ассамблеи.

77. Представитель Норвегии, правительство которого предложило Генеральной Ассамблее включить в программу работы Комиссии вопрос об ответственности за товары, заявил, что если бы были установлены международные нормы, регулирующие гражданскую ответственность производителей за ущерб, причиняемый их товарами лицам или их собственности, то это отвечало бы интересам надлежащего ведения международной торговли. В ходе своей работы над единообразными нормами международной купли-продажи товаров и над конвенцией о сроках исковой давности в международной купле-продаже товаров Комиссия сталкивалась с различными видами проблем, которые могут возникать в рамках такой ответственности. Однако в сфере действия единообразного закона международной купли-продажи товаров и конвенции о сроках исковой давности не были включены важные аспекты ответственности за товары, и было бы желательно, чтобы работа в области международной купли-продажи была дополнена единообразными нормами, регулирующими ответственность за товары. По мнению представителя Норвегии, предлагаемые единообразные нормы должны регулировать не только гражданскую ответственность, возникающую из договора между покупателем и продавцом, но и гражданскую ответственность производителя по отношению к потребителю, даже если между ними не заключено никакого договора, и гражданскую ответственность, связанную с такими обстоятельствами, когда ответственность может и не основываться на нормах договорного права. Речь идет об ответственности не только самого производителя, но и других лиц, выступающих посредниками между производителем и потребителем. Представитель Норвегии обратил внимание на значительное число судебных разбирательств, которые имели место в последние годы, и на неудовлетворительные попытки провести разграничительную черту (с целью выявления ответственности) между договорными отношениями и отношениями, выходящими за рамки договоров. Наличие несовпадающих национальных законов, предполагающих различные степени ответственности, может влиять на условия торговли в том смысле, что более высокая степень ответственности ведет к более высоким расходам, включая расходы, свя-

занные со страхованием. Это может привести к нарушению торговли.

78. Некоторые представители высказались за включение этого вопроса в программу работы Комиссии, однако отметили, что Комиссия должна заняться этим вопросом лишь после того, как она завершит работу над единообразными нормами, регулирующими международную куплю-продажу товаров.

79. Некоторые представители выразили сомнение относительно желательности рассмотрения данного вопроса. Они указали, что другие международные организации, в частности Гагская конференция по частному международному праву, Европейский совет и европейские объединения, уже занимаются проблемой ответственности за товары и что было бы целесообразно дождаться результатов их работы. Были также выражены сомнения относительно того, входит ли вопрос о гражданской ответственности производителей в компетенцию Комиссии с точки зрения согласования и унификации международного торгового права, что было поручено Комиссии Генеральной Ассамблеей⁴¹. Была высказана мысль о том, что этот вопрос не является в первую очередь аспектом торгового права, особенно если ответственность возникает за рамками договора о международной купле-продаже товаров. Было отмечено, что даже в контексте международной купли-продажи товаров подготавливаемые Комиссией международные документы не включают в себя продажу товаров потребителям.

80. С другой стороны, по мнению других представителей, Комиссия отметила, что круг ведения Комиссии и целесообразность подготовки единообразных норм не должны зависеть от догматических разграничений между вопросами гражданского и торгового права. По мнению этих представителей, ответственность производителя можно рассматривать как торговую ответственность. Более насущный вопрос заключается в следующем: не может ли отсутствие таких норм оказать неблагоприятное воздействие на международную торговлю? Налицо была общая договоренность в том смысле, что в качестве основы для решения по этим вопросам необходимы исследования главных проблем, которые возникли в связи с подготовкой единообразных норм по затронутой теме, и анализ незавершенной работы других организаций в этой области.

Решение Комиссии

81. На своем 146-м заседании 14 мая 1974 года Комиссия единогласно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли,

принимая во внимание резолюцию 3108 (XXVIII) Генеральной Ассамблеи от 12 декабря 1973 года,

просит Генерального секретаря подготовить для рассмотрения Комиссией на ее восьмой сессии доклад, в котором должны содержаться:

⁴⁰ Данный вопрос был рассмотрен Комиссией на ее 145-м и 146-м заседаниях 14 мая 1974 года.

⁴¹ Резолюция 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи.

а) анализ работы других организаций в области гражданской ответственности за ущерб, причиненный товарами;

б) исследование основных проблем, которые могут возникать в этой области, и решений, которые были приняты в этой связи в рамках национального законодательства или подготавливаются международными организациями;

с) предложения относительно дальнейшего направления деятельности Комиссии.

ГЛАВА IX БУДУШАЯ РАБОТА

А. Резолюция 3108 (XXVIII) Генеральной Ассамблеи по докладу Комиссии о работе ее шестой сессии

82. Комиссия приняла к сведению эту резолюцию.

В. Заполнение вакансий в рабочих группах

83. В результате истечения срока полномочий некоторых государств — членов Комиссии вновь появились вакансии в Рабочей группе по международной купле-продаже товаров и Рабочей группе по международному законодательству в области морских перевозок. Комиссия назначила следующие государства-члены:

а) Рабочая группа по международной купле-продаже товаров: Чехословакия и Сьерра Леоне для замены Ирана и Туниса;

б) Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок: Федеративная Республика Германии для замены Испании.

84. В отношении заполнения вакансий в Рабочей группе по международной купле-продаже товаров исходили из того, что назначение Чехословакии вместо Ирана никоим образом не нанесет вреда представительству региональных групп в этой Рабочей группе или в любой другой рабочей группе и что один из членов Группы азиатских государств сможет в будущем вновь занять место, освобожденное Ираном. Исходили также из того, что Чехословакия будет представлена в течение работы Рабочей группы над единообразным законом по международной купле-продаже товаров и что состав Рабочей группы будет пересмотрен, когда на нее будут возложены новые задачи.

С. Время и место проведения сессий Комиссии и ее рабочих групп

85. Приняв к сведению заявление о финансовых последствиях созыва дополнительной сессии Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок в 1974 году в Женеве (A/CN.9/95), Комиссия приняла решение о том, что ее восьмая сессия и сессии ее рабочих групп должны проводиться в соответствии со следующим расписанием.

а) восьмая сессия Комиссии — в Женеве, с 1 по 18 апреля 1975 года;

б) седьмая сессия Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок — в Женеве, с 30 сентября по 11 октября 1974 года;

с) третья сессия Рабочей группы по международным оборотным документам — в Женеве, с 6 по 17 января 1975 года;

д) восьмая сессия Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок — в Нью-Йорке, с 27 января по 7 февраля 1975 года;

е) шестая сессия Рабочей группы по международной купле-продаже товаров — в Нью-Йорке, с 10 по 21 февраля 1975 года.

Д. Программа работы

86. Некоторые представители отметили, что работа, осуществляемая рабочими группами Комиссии, приближается к завершению, и выразили мнение, что Комиссии следует приложить усилия для того, чтобы рассмотреть проекты текстов, представленные рабочими группами, в соответствии со следующим расписанием:

а) единообразные нормы об ответственности морских перевозчиков за потерю груза или за нанесенный ему ущерб: в возможно кратчайшие сроки после завершения Рабочей группой проекта норм (ожидается в феврале 1975 года);

б) единообразный закон о международной купле-продаже товаров: на сессии Комиссии после сессии, на которой будет утвержден проект единообразных норм об ответственности морских перевозчиков (пункт а, выше);

с) единообразный закон о международных переводных векселях и международных простых векселях: если возможно, на той сессии Комиссии, которая состоится после сессии, на которой будет принят проект единообразного закона о международной купле-продаже товаров.

Е. Другая работа, осуществляемая в настоящее время

87. Секретариат сообщил Комиссии о том, что, кроме предстоящих вопросов, указанных в предыдущих главах настоящего доклада, следующие вопросы в достаточной степени разработаны для того, чтобы их можно было рассмотреть на восьмой сессии Комиссии: проект единообразного арбитражного регламента для факультативного использования при специальном арбитраже, связанном с международной торговлей⁴²; проект единообразных общих условий купли-продажи⁴³; изучение норм, относящихся к гарантийному обеспечению товаров (то есть

⁴² Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии, *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017)*, пункт 85 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1971 год, часть первая, II, А).

⁴³ Там же, пункт 24.

условная продажа и сохранные расписки), которые касаются международных коммерческих сделок ⁴⁴.

ГЛАВА X

ДРУГИЕ ВОПРОСЫ

A. Доклад Генерального секретаря о текущей деятельности других организаций

88. Комиссия приняла к сведению этот доклад (A/CN.9/94).

B. Унифицированные правила, касающиеся действительности договоров международной купли-продажи товаров

89. Комиссия на своей шестой сессии решила рассмотреть на нынешней сессии просьбу Директора Международного института унификации частного права (МИУЧП) о том, чтобы Комиссия рассмотрела «проект закона для унификации некоторых правил, касающихся действительности договоров международной купли-продажи товаров», подготовленный Рабочей группой, назначенной МИУЧП ⁴⁵.

90. Выступившие по этому вопросу представители выразили свою признательность МИУЧП за передачу проекта закона Комиссии. Некоторые представители отметили тесную связь между правилами о действительности, воплощенными в проекте МИУЧП, и правилами, регулирующими заключение договоров.

91. В отношении заключения договоров было отмечено, что дипломатическая конференция по унификации права, регулирующего международную куплю-продажу товаров, состоявшаяся в Гааге в апреле 1974 года, помимо Единого закона о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС) приняла также Единый закон о заключении договоров о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС). Некоторые представители выразили мнение о том, чтобы предложить Рабочей группе по международной купле-продаже товаров, после того как она завершит свою работу над Единым законом о международной купле-продаже товаров, рассмотреть вопрос о разработке унифицированных правил, регулирующих действительность договоров международной купли-продажи товаров, на основе проекта МИУЧП в связи с ее мандатом по подготовке единых правил заключения договоров. Некоторые представители считали, что единые правила о действительности и заключении договоров должны явиться предметным

существом одного документа. Другие представители считали, что следует оставить за Рабочей группой возможность решения того, должны ли правила о действительности и заключении договоров быть предметным существом одного документа или эти вопросы более целесообразно рассмотреть в различных документах. Другие представители считали, что Рабочая группа должна иметь возможность решать, желательно ли и возможно ли разработать единые правила относительно действительности договоров международной купли-продажи товаров.

92. Некоторые представители предложили, чтобы Комиссия рассмотрела целесообразность подготовки единых правил, регулирующих заключение и действительность договоров вообще в той степени, в которой они связаны с международной торговлей. Однако другие представители полагали, что вопросы действительности и заключения договоров являются различными аспектами, зависящими от торговых взаимоотношений, к которым относится этот договор. Поэтому Рабочая группа должна, в первую очередь, рассмотреть вопросы заключения и действительности договоров международной купли-продажи товаров и должна быть уполномочена рассмотреть, будут ли применены к другим типам договоров принципы, лежащие в основе заключения и действительности договоров международной купли-продажи товаров.

Решение Комиссии

93. Комиссия на своем 147-м заседании 15 мая 1974 года единодушно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *выражает свою признательность* Международному институту унификации частного права (МИУЧП) за передачу Комиссии текста «проекта закона для унификации некоторых правил, касающихся действительности договоров международной купли-продажи товаров»;

2. *постановляет* просить свою Рабочую группу по международной купле-продаже товаров, после завершения ее работы над единым законом о международной купле-продаже товаров, рассмотреть вопрос о разработке унифицированных правил, регулирующих действительность договоров международной купли-продажи товаров, на основе вышеупомянутого проекта МИУЧП, в связи с ее работой над едиными правилами, регулирующими заключение договоров международной купли-продажи товаров.

C. Международное частное право

94. Один из представителей предложил, чтобы на будущей сессии Комиссия рассмотрела вопрос о проведении работы по унификации норм частного международного права (коллизия законов). Была дана высокая оценка опыту, накопленному в этой области Гаагской конференцией по частному международному праву, а также важным конвенциям, разработанным под ее эгидой. Однако было отме-

⁴⁴ 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 145 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968-1970 годы, часть вторая, III, A); 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)*, пункты 50-53 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, A).

⁴⁵ Решение Комиссии на ее шестой сессии см. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017)*, пункт 148 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, II, A). Текст проекта закона излагается в работе МИУЧП Etude XVI 1 B, Doc. 22; U.D.P. 1972.

чено, что, хотя Гагская конференция была открыта для государств всех частей мира, многие государства не являются членами, и конференция не имела руководящего органа, который бы представлял весь мир. Комиссия, в сотрудничестве с Гагской конференцией и избегая дублирования в работе, могла бы содействовать расширению участия в этой работе и более широкому принятию унифицированных правил в этой области. Это предложение было поддержано еще одним представителем. Другие представители высказали оговорки в отношении этой рекомендации; в этой связи была сделана ссылка на значение унификации основных норм, регулирующих право международной торговли, а также на особую компетенцию Гагской конференции в области унификации норм частного международного права.

95. Была достигнута договоренность, что на нынешней сессии Комиссия не будет принимать никакого решения по вышеупомянутому вопросу.

Д. Библиография по праву международной торговли

96. Комиссия приняла к сведению библиографический сборник по праву международной торговли (A/CN.9/L.25), подготовленный на основе материалов, представленных членами Комиссии в ответ на

просьбу, высказанную Комиссией на ее четвертой сессии⁴⁶.

97. Была выражена признательность за подготовку и обобщение этого материала. Было решено, что, если другие члены представят аналогичный библиографический материал, относящийся к работе Комиссии, этот материал будет обобщен и распространен в качестве документа Комиссии в форме дополнения к вышеупомянутому первоначальному сборнику⁴⁷.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Перечень документов, находящихся в распоряжении Комиссии

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

⁴⁶ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417), пункт 137 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А). Библиографический материал был представлен Австралией, Австрией, Бельгией, Бразилией, Венгрией, Индией, Италией, Румынией, Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, Союзом Советских Социалистических Республик и Чили.*

⁴⁷ См. также Обзор библиографии по праву международной торговли: доклад Генерального секретаря (A/CN.9/L.20 и Add.1), приведенный в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год.

В. ПЕРЕЧЕНЬ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ, НЕ ВОСПРОИЗВЕДЕННЫХ В НАСТОЯЩЕМ ТОМЕ

<i>Наименование или описание документа</i>	<i>Обозначение документа</i>
Предварительная повестка дня, аннотация предварительной повестки дня и предварительное расписание заседаний: записка Генерального секретаря	A/CN.9/85
Международные платежи: банковские коммерческие кредиты; банковские гарантии: записка Генерального секретаря	A/CN.9/89 и Corr. 1*
Многонациональные предприятия — текущее состояние работы: записка Генерального секретаря	A/CN.9/90
Подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли: записка Генерального секретаря	A/CN.9/92 и Corr. 1**
Ответственность за ущерб, причиненный товарами, предназначенными для международной торговли или являющимися ее объектом: записка Генерального секретаря	A/CN.9/93
Краткие отчеты седьмой сессии Комиссии	A/CN.9/SR.143—150
Проект доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее седьмой сессии	A/CN.9/VII/CRP.1—10
Список делегаций	A/CN.9/INF.6

* Только на английском, русском и испанском языках.

** Только на французском языке.

I. МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ

1. ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПЛЕ-ПРОДАЖЕ ТОВАРОВ О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТОЙ СЕССИИ

(Женева, 21 января — 1 февраля 1974 года) (A/CN.9/87)*

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты		Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—10	Раздел II. Освобождение от ответственности	107—115
I. ПРОДОЛЖЕНИЯ РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 58—70 ЮЛИС	11—87	Статья 74	107—115
Глава IV. Обязанности покупателя	12—87	Раздел III. Дополнительные правила о расторжении договора	116—156
Раздел I. Уплата цены	12—59	Статья 75	116—127
А. Определение цены (продолжение)	12—16	Статья 76	128—134
Статья 58	12—16	Статья 77	135—137
В. Место и дата платежа	17—35	Статья 78	138—144
Статья 59	17—21	Статья 79	145—151
Статья 60	22—25	Статья 80	152—154
Новая статья 59-бис	26—35	Статья 81	155—156
С. Санкции за неплатеж	36—59	Раздел IV. Дополнительные нормы, касающиеся убытков	157—199
Статьи 61—64	36—59	Статья 82	157—165
Раздел II. Приемка товаров	60—83	Статья 83	166—167
Статья 65	60—70	Статья 84	168—176
Статья 66	71—72	Статья 85	177—182
Статья 67	73—81	Статья 86	183—185
Статья 68	82—83	Статья 87	186—187
Раздел III. Прочие обязанности покупателя	84—87	Статья 88	188—194
Статья 69	84—85	Статья 89	195—199
Статья 70	86—87	Раздел V. Расходы	200—201
II. РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 71—101 ЮЛИС	88—244	Статья 90	200—201
Глава V. Положения, общие для обязанностей продавца и покупателя	88—205	Раздел VI. Сохранение товара	202—205
Раздел I. Одновременность поставки товара и уплаты цены	88—106	Статьи 91—95	202—205
Статьи 71—72	88—89	Глава VI. Переход рисков	206—244
Статья 73	90—106	Статьи 96—98	207—241
		Статьи 99—101	242—244
		III. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА	245

* 14 марта 1974 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа по международной купле-продаже товаров была создана Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на ее второй сессии, состоявшейся в 1969 году. В настоящее время Рабочая группа состоит из представителей следующих государств — членов Комиссии: Австрии, Бразилии, Венгрии, Ганы, Индии, Кении, Мексики, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Франции и Японии¹.

2. Круг полномочий Рабочей группы изложен в пункте 38 доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее второй сессии².

3. Рабочая группа провела свою пятую сессию в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с 21 января по 1 февраля 1974 года. На сессии были представлены все члены Рабочей группы.

¹ Из 14 членов Рабочей группы, избранных Комиссией на ее второй и четвертой сессиях соответственно, полномочия Ирана и Туниса как членов Комиссии истекли 31 декабря 1973 года.

² Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее второй сессии (1969 г.) см. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18 (A/7618)* (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1969—1970 годы, часть вторая, II, А).

4. В работе сессии участвовали наблюдатели от Болгарии, Норвегии, Федеративной Республики Германии и Филиппин и наблюдатели от следующих международных организаций: Гаагской конференции частного международного права, Международного института унификации частного права и Международной торговой палаты.

5. На рассмотрение Рабочей группы были переданы следующие документы:

a) Предварительная повестка дня и аннотации (A/CN.9/WG.2/L.1).

b) Анализ замечаний и предложений представителей государств-членов по статьям 56—70 ЮЛИС: записка Генерального секретаря (A/CN.9/WG.2/WP.15).

c) Текст замечаний и предложений представителей государств-членов по статьям 56—70 ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1).

d) Анализ замечаний и предложений представителей государств-членов по статьям 71—101 ЮЛИС: записка Генерального секретаря (A/CN.9/WG.2/WP.17).

e) Текст замечаний и предложений представителей государств-членов по статьям 71—101 ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1).

л) Замечания представителя Венгрии по статье 74 ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.2).

g) Подборка проектов статей 1—59 ЮЛИС, утвержденных Рабочей группой на ее первых четырех сессиях (A/CN.9/WG.2/WP.18).

h) Вопросы, возникшие в связи с главами IV—VI Единообразного закона о международной купле-продаже товаров: доклад Генерального секретаря (A/CN.9/WG.2/WP.19).

6. Сессия Рабочей группы была открыта представителем Генерального секретаря.

7. На своем первом заседании 21 января 1974 года Рабочая группа путем аккламации избрала следующих должностных лиц:

Председатель: проф. Хорхе Баррера-Граф
(Мексика)

Докладчик: проф. Дьюла Эерси
(Венгрия)

8. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня.
3. Продолжение рассмотрения статей 58—70 ЮЛИС.
4. Рассмотрение статей 71—101 ЮЛИС.
5. Дальнейшая работа.
6. Утверждение доклада.

9. В ходе своих обсуждений Рабочая группа создала редакционные группы, которым были переданы различные статьи.

10. Текст статей 58—101 в том виде, в каком они были приняты или отложены для дальнейшего рассмотрения, содержится в приложении I к настоящему докладу. Тексты замечаний и предложений представителей государств-членов по статьям 56—70 и по статьям 71—101 (A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1 и 2) содержатся в приложениях II и III соответственно, а доклад Генерального секретаря по вопросам, возникающим в связи с главами IV—VI ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.18), — в приложении IV*.

I. ПРОДОЛЖЕНИЕ РАССМОТРЕНИЯ СТАТЕЙ 58—70 ЮЛИС

11. На своей четвертой сессии Рабочая группа в дополнение к рассмотрению статей 18—55 ЮЛИС приступила к рассмотрению статей 56—70. Что касается этой второй группы статей, то Рабочая группа приняла решение по статьям 56 и 57 и предварительно рассмотрела статьи 58 и 59. Вынесение окончательного решения по этим двум статьям было отложено до настоящей сессии.

* Приложения I—IV приводятся отдельно в данной главе Ежегодника в разделах 2—5 соответственно.

Глава IV. Обязанности покупателя

Раздел I. Уплата цены³

A. Определение цены (продолжение)

Статья 58

12. Статья 58 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

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

13. На четвертой сессии Рабочей группы некоторые представители предложили заменить формулировку «в случае сомнения» словами «если иное не вытекает из соглашения сторон»⁴.

14. Некоторые представители выступили против этого предложения на основании того, что по статье 5 пересмотренного текста соглашение сторон всегда превалирует над положениями Единообразного закона, и, следовательно, нет необходимости повторять это общее правило в конкретных статьях. Некоторые представители считали, что формулировка «в случае сомнения» должна быть изъята на основании того, что она является лишь еще одной ссылкой на договорное условие или обычай и поэтому является излишней. Другие представители утверждали, что могут возникнуть сомнения в отношении того, существует ли договорное условие для случая, регулируемого статьей 58.

15. На четвертой сессии было предложено добавить пункт, который разрешил бы сомнения в отношении того, должна ли цена быть уплачена в валюте продавца или покупателя⁵.

16. Рабочая группа постановила утвердить статью 58 ЮЛИС без каких-либо изменений.

B. Место и дата платежа

Статья 59

17. 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 должно быть отнесено на продавца».

18. На своей четвертой сессии Рабочая группа утвердила эту статью без изменений и отложила рассмотрение предложенного дополнительного пунк-

³ Заголовки доклада, касающиеся конкретных вопросов, такие же, как и в ЮЛИС. Они были добавлены, с тем чтобы облегчить ссылку на различные части доклада.

⁴ A/CN.9/75, пункт 166.

⁵ Там же, пункт 169.

та до того, как соответствующий представитель внесет пересмотренный проект⁶. Такой проект не был представлен.

19. Что касается общего положения статьи 59 о том, что платеж производится в стране продавца, то один из представителей заявил, что продавцы из развивающихся стран иногда предпочитают платежи в валюте третьих стран и довольно часто покупатели в развивающихся странах предпочитают производить платежи по международным сделкам в своих собственных странах. В силу этого было предложено четко отразить эту возможность отступления от общего правила, добавив в начале пункта 1 слова «если не было достигнуто договоренности об ином».

20. Один из представителей предложил, чтобы в пункте 2 этой статьи после слов «места его постоянного пребывания» были добавлены слова «риски или». Это предложение не было поддержано другими представителями.

21. Рабочая группа постановила утвердить статью 59 ЮЛИС без каких-либо изменений.

Статья 60

22. Статья 60 ЮЛИС 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».

23. Один из представителей предложил опустить слова «без каких-либо других формальностей». Другой представитель придерживался того мнения, что статья 60 была включена в ЮЛИС для того, чтобы избежать применения национальных правил, требующих выполнения определенных формальностей до того, как наступает срок уплаты цены, и поэтому, без вышеприведенной формулировки, статья в целом потеряет свою цель.

24. Некоторые представители выразили сомнение в необходимости этой статьи. Однако другие представители считали, что было бы полезным сохранить эту статью.

25. Рабочая группа постановила утвердить статью 60 ЮЛИС без каких-либо изменений.

Новая статья 59-бис

26. Генеральный секретарь в своем докладе по вопросам, возникшим в связи с главами IV—VI ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.19), пришел к выводу, что подраздел IV (статьи 59 и 60) ЮЛИС, озаглавленный «Место и дата платежа», является неполным. В этом докладе было отмечено, что, хотя в статье 59 содержались определенные положения о месте платежа, в подразделе IV ЮЛИС не предусмотрено соответствующее положение о времени платежа. В частности, этот подраздел не затрагивает вопроса о связи между сроком и местом производ-

ства платежа покупателем и передачей товара продавцом в обычных условиях, когда в договоре предусматривается отправка товара. Было отмечено, что ответы на некоторые из этих проблем могут быть найдены в статьях 71 и 72 ЮЛИС, но что лицу, применяющему ЮЛИС, нелегко свести воедино эти разрозненные положения о платеже и что в связи со статьями 71 и 72 встанут проблемы ясности и завершенности.

27. В целях обеспечения большей унификации в изложении норм в отношении места и сроков платежа, в упомянутом выше докладе предлагается включить в подраздел IV ЮЛИС дополнительную статью и предлагается следующий текст, который мог бы заменить статью 60 или последовать за ней⁷:

«1. Покупатель уплачивает цену, когда продавец в соответствии с договором и настоящим законом передает товар или документ на право владения товаром.

2. Если договор предусматривает перевозку товара, продавец может либо:

a) соответствующим уведомлением потребовать, чтобы до отправки товара покупатель по своему выбору уплатил цену в стране продавца в обмен на товарораспорядительные документы или обеспечил в стране продавца открытие безотзывного аккредитива в соответствии с существующей коммерческой практикой для гарантии такого платежа;

b) отправить товар на условиях, согласно которым товар или товарораспорядительные документы будут переданы покупателю в месте назначения против уплаты цены.

3. Покупатель не обязан уплачивать цену до тех пор, пока он не получит возможности осмотреть товар, если только согласованная между сторонами процедура поставки или платежа не противоречит предоставлению такой возможности».

28. Все представители, выступавшие по этому вопросу, в принципе согласились с предложением Генерального секретаря о том, что в отдельном подразделе ЮЛИС должны рассматриваться все вопросы, связанные с местом и сроками платежа. Однако было высказано несколько замечаний в отношении терминов и формулировок предлагаемого проекта.

29. Некоторые представители считали, что терминология предлагаемого проекта должна быть приведена в соответствие с терминологией статьи 20 путем замены слов «передать товар» словами «поставить товар» или «передать товар в распоряжение покупателя» и что соответствующее единое выражение должно использоваться для описания документов, подпадающих под сферу действия этой статьи. Было отмечено, что используемые в проекте выражения «документы на право владения товаром» или «товарораспорядительные документы» могут истол-

⁶ Там же.

⁷ A/CN.9/WG.2/WP.19, пункты 11 и 21. См. приложение IV к данному докладу, приводится ниже, в разделе 3.

ковываться как относящиеся к различным видам документов. Один из представителей отметил, что соответствующим выражением, по-видимому, является используемый в общем праве термин «документ, дающий право на товар».

30. Что касается пункта 1 проекта, то один из наблюдателей отметил, что включение положений статей 71 и 72 в новый проект привело к тому, что не было включено важное положение о том, что продавец мог бы сделать производство платежа условием передачи товара. Поэтому он рекомендовал добавить к тексту соответствующее предложение.

31. Большая часть замечаний относилась к подпункту а пункта 2 проекта. Некоторые представители считали, что этот подпункт должен быть объединен со статьей 69 или помещен непосредственно перед ней. Один из наблюдателей считал, что положение этого подпункта, дающее право продавцу требовать, чтобы покупатель по своему выбору уплатил цену или обеспечил открытие безотзывного аккредитива до отправки товара, противоречит коммерческой практике, и заявил, что расходы по открытию аккредитива фактически могут наложить чрезмерное бремя на покупателя. С другой стороны, один из представителей предложил, чтобы продавец также имел право требовать, в случае необходимости, предоставления гарантийного обязательства.

32. Было также предложено несколько редакционных поправок к подпункту а пункта 2 проекта. Например, один из представителей предложил заменить выражение «в соответствии с существующей коммерческой практикой» выражением «в соответствии с торговой практикой»; другой представитель предложил после слова «документы» вставить следующий текст: «или предоставил такие документы в отношении платежа, которые удовлетворяли бы требованию продавца по договору или соответствовали существующей коммерческой практике в конкретной области торговли». Один из наблюдателей предложил опустить слова «в стране продавца».

33. Один из представителей считал, что в подпункте а пункта 2 должно также содержаться положение, предусматривающее обязательство покупателя открыть аккредитив, если это требуется договором, и санкции за невыполнение этого обязательства.

34. Рабочая группа создала Редакционную группу (Редакционная группа II) в составе представителей Франции, Ганы, Японии, Соединенного Королевства и наблюдателей от Норвегии и Международной торговой палаты и просила Редакционную группу с учетом замечаний и предложений, высказанных на пленарном заседании, вновь составить проект новой статьи.

35. Редакционная группа II представила свое предложение на тринадцатом заседании Рабочей группы 29 января 1974 года. На основе этого предложения Рабочая группа постановила:

а) изъять статью 69 ЮЛИС и заменить ее следующей новой статьей 56-бис:

«Покупатель принимает меры, которые необходимы в соответствии с договором, с существующими законами и предписаниями или с действующей торговой практикой, для того чтобы обеспечить уплату цены или выдачу документов, гарантирующих платеж, таких как аккредитив или банковская гарантия.»;

б) включить в Закон следующую новую статью 59-бис:

«1. Покупатель увеличивает цену, когда продавец в соответствии с договором и настоящим Законом передает в распоряжение покупателя либо товар, либо товарораспорядительный документ. Продавец может сделать производство такого платежа условием передачи товара или документа.

2. Если договор предусматривает перевозку товара, то продавец может отправить товар на условиях, согласно которым товар или товарораспорядительные документы будут переданы покупателю в месте назначения против уплаты цены.

3. Покупатель не обязан уплачивать цену до тех пор, пока он не получит возможности осмотреть товар, если только согласованная между сторонами процедура поставки или платежа не противоречит предоставлению такой возможности.»;

с) изъять статьи 71 и 72 ЮЛИС.

С. Санкции за неуплату

Статьи 61—64

36. 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».

37. Рабочая группа на своей четвертой сессии приняла решение заменить отдельные группы положений о средствах защиты в отношении санкций покупателя в случае невыполнения продавцом его обязательств сводным текстом таких санкций в главе III ЮЛИС. Генеральный секретарь в своем докладе по вопросам, возникающим в связи с главами IV—VI ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.19), пришел к выводу, что доводы в пользу объединения положений о средствах защиты в главе III также применимы к главе IV.

38. Как отмечено в докладе Генерального секретаря, некоторые статьи в главе IV содержат положения о средствах защиты. Статьи 61—64 предусматривают санкции за неуплату, статьи 66—68⁸ — санкции за невыполнение обязательств покупателя в отношении приемки товаров или составления спецификации и статья 70⁹ — за невыполнение покупателем иных обязательств.

39. Генеральный секретарь предложил, чтобы сводный текст положений о средствах защиты следовал за основными положениями главы IV. Последним из таких положений является статья 69 ЮЛИС, и в связи с включением статей 71 и 72 ЮЛИС в проект статьи 59-бис¹⁰ Генеральный секретарь предложил, чтобы новые статьи о средствах защиты были предварительно пронумерованы как статьи [70]—[72-бис]¹¹.

40. Сводный текст статей, предложенный Генеральным секретарем в его докладе¹², сформулирован следующим образом:

«Статья [70]

1. В случае неисполнения покупателем какого-либо из своих обязательств по договору купли-продажи и по настоящему закону продавец может:

a) осуществить права, предусмотренные в статьях [71]—[72-бис]; и

b) потребовать возмещения убытков, как это предусматривается в статьях [82] и [83] или в статьях [84]—[87].

2. Покупатель ни при каких обстоятельствах не имеет права ходатайствовать перед судом или арбитражем о предоставлении ему отсрочки.

Статья [71]

Продавец имеет право потребовать от покупателя исполнения договора в тех пределах, в каких выполнение конкретных обязательств может требоваться судом в соответствии с его собственным законом в отношении аналогичных договоров купли-продажи, которые не регулируются Единым законом, если только продавец не действует непоследовательно в отношении этого права, расторгнув договор в соответствии со статьей [72-бис].

Статья [72]

Если продавец требует от покупателя исполнения договора, он может назначить дополнительный срок разумной продолжительности для такого исполнения. Если покупатель не выполнит это требование в течение дополнительного срока, или если продавец не назначил такого срока в пределах разумного периода времени, или если покупатель еще до истечения соответствующего срока объявит, что он не выполнит это требование, продавец может использовать все средства защиты, предоставляемые ему в соответствии с настоящим законом.

Статья [72-бис]

1. Путем уведомления покупателя продавец может объявить о расторжении договора:

a) если неисполнение покупателем любого из его обязательств по договору купли-продажи или по настоящему закону является существенным нарушением договора, или

b) если покупатель не исполнил договор в течение дополнительного срока, установленного продавцом в соответствии со статьей [72].

2. Продавец теряет право объявить о расторжении договора, если он не уведомил об этом покупателя в течение разумного срока после того, как продавец обнаружил неисполнение договора покупателем, или должен был обнаружить его, или в случае, если продавец потребовал от покупателя исполнить договор после истечения срока, упомянутого в статье [72]».

Статья [70]

41. Рабочая группа постановила утвердить статью [70] в том виде, в каком она была предложена Генеральным секретарем.

Статья [71]

42. Некоторые представители считали, что параллелизм между этой статьей и статьей 43, утвержден-

⁸ Текст этих статей см. пункты 71, 73 и 82, ниже.

⁹ Текст статьи 70 см. пункт 86, ниже.

¹⁰ См. пункт 35 b, выше.

¹¹ Чтобы не спутать эти статьи со статьями 70—72 ЮЛИС, в данном докладе номера статей [70]—[72-бис], предложенные Генеральным секретарем, приводятся в квадратных скобках.

¹² A/CN.9/WG.2/WP.19, пункт 36. См. приложение IV к данному докладу, приводится ниже, в разделе 5.

ной Рабочей группой на ее четвертой сессии, является неуместным. Было подчеркнуто, что основное обязательство покупателя заключается в уплате цены и что ограничения в некоторых национальных законах в отношении конкретных форм выполнения неприменимы к этому обязательству покупателя. Ряд представителей предложили, чтобы в законе четко указывалось, что упомянутые выше ограничения не распространяются на уплату цены.

43. Один из представителей, поддержанный одним из наблюдателей, считал, что нынешняя формулировка статьи [71], а также статьи 43 является неправильной, потому что положение, ограничивающее право продавца требовать исполнения, изложено только во второй фразе в качестве исключения. Поэтому он предложил, чтобы в этой статье было четко отражено, что продавец не имеет права требовать исполнения договора, за исключением тех случаев, когда это соответствует закону страны суда.

44. Один из наблюдателей считал, что формулировка «аналогичных договоров купли-продажи, которые не регулируются Единообразным законом», указывает на отечественные договоры, поэтому он предложил, чтобы это было четко изложено в комментарии. Один из представителей поддержал это предложение. Другой представитель предложил, чтобы в комментарии были также предусмотрены способы платежа.

45. Некоторые представители считали, что пункт 2 статьи 61 ЮЛИС представляется излишним ввиду того, что он применим только к таким видам торговли, которые регулируются обычаем, а в соответствии со статьей 9 обычаи всегда превалируют над положениями права.

46. Некоторые представители и наблюдатели высказали свои мнения по вопросу о том, будет ли продавец иметь право на платеж или возмещение убытков в тех случаях, когда товар был надлежащим образом предложен или поставлен, а платежа не последовало.

47. Один из делегатов предложил, чтобы статья [71] содержала отдельное положение о платеже и другое положение об обязательствах помимо платежа, а также положение, согласно которому статья [71] не применяется в тех случаях, когда продавец расторг договор.

48. Рабочая группа постановила создать Редакционную группу (Редакционную группу III) в составе представителей Австрии, Японии и Соединенных Штатов и наблюдателей от МТП и просила эту Редакционную группу подготовить пересмотренный текст статьи [71].

49. Редакционная группа представила свое предложение на тринадцатом заседании Рабочей группы 29 января 1974 года. Рабочая группа постановила принять это предложение с незначительными изменениями.

50. Текст, утвержденный Рабочей группой, гласит:

«1. Если покупатель не уплачивает цену, прода-

вец может потребовать от него выполнения его обязательства.

2. Если покупатель не принимает поставку или не выполняет любое иное обязательство по договору или настоящему закону, продавец может потребовать от покупателя выполнения обязательства в той степени, в какой это конкретное выполнение может быть затребовано судом по законам его страны в отношении аналогичных договоров продаж, не регламентированных настоящим законом.

3. Продавец не может потребовать выполнения покупателем обязательств, если его действия были несовместимы с таким правом в результате расторжения договора в соответствии с положением статьи [72-бис]».

Статья [72]

51. Один из наблюдателей предложил заменить слова «такого исполнения» в конце первого предложения выражением «исполнения договора».

52. Рабочая группа постановила принять статью [72] с изменением, предложенным в пункте 51, выше. Утвержденная статья сформулирована следующим образом:

«Если продавец требует от покупателя исполнения договора, он может назначить дополнительный срок разумной продолжительности для исполнения договора. Если покупатель не выполнит это требование в течение дополнительного срока, или если продавец не назначил такого срока в пределах разумного периода времени, или если покупатель еще до истечения соответствующего срока объявит, что он не выполнит это требование, продавец может использовать все средства защиты, предоставляемые ему в соответствии с настоящим законом».

Статья [72-бис]

53. Один из наблюдателей предложил добавить в эту статью новый подпункт с, предусматривающий право продавца, отраженное в настоящее время в пункте 1 статьи 66 ЮЛИС, расторгнуть договор «в тех случаях, когда покупатель дает продавцу достаточные основания опасаться, что покупатель не уплатит цену». Несколько представителей выступили против этого предложения на основании того, что предполагаемое нарушение рассматривается в других статьях ЮЛИС.

54. Другой наблюдатель отметил, что в отношении санкций необходимо провести различие между случаями, когда уплата или поставка уже произведены, и случаями, когда уплата или поставка еще не осуществлены. Он считал, что, если товар еще не поставлен, продавцу не должно предоставляться право расторгать договор на основании неуплаты без предъявления дополнительных требований; если, однако, товар уже поставлен, продавец должен предоставить разумный период времени для уплаты до расторжения договора. В этой связи он считал, что было бы неразумно копировать обязательства продавца и применять их к покупателю.

55. Один из наблюдателей обратил внимание на свое предложение в приложении VI к документу A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1* о включении нового пункта 2 в статью 66 ЮЛИС, предусматривающего, что продавец не должен иметь права требовать возвращения товара в случае неуплаты, если только в договоре не предусматривается, что продавец сохраняет за собой «право собственности или залога на товар», пока цена не уплачена.

56. Один из наблюдателей представил новый текст статьи [72-бис] и обратил внимание на важность принципа параллелизма, в частности параллелизма между статьями 44 и [72-бис]. Он подчеркнул, что санкции, применимые в случае непоставки продавцом товара, не обязательно применимы к случаю неуплаты цены покупателем. Он отметил, что его предложение основано на принципе, утвержденном Рабочей группой на ее первой сессии, который отражен в пункте 100 документа A/CN.9/35**.

57. Другой наблюдатель представил поправку к пункту 2 данной статьи.

58. Несколько делегатов высказали мнения в отношении вышеупомянутых предложений и возможности их согласования со статьей [72-бис], предложенной в докладе Генерального секретаря.

59. Рабочая группа постановила отложить принятие окончательного решения по этой статье до своей следующей сессии, на которой она рассмотрит текст, предложенный в докладе Генерального секретаря¹³, и предложения, упомянутые выше, в пунктах 56 (Предложение А) и 57 (Предложение В). Эти последние предложения сформулированы следующим образом:

«Предложение А

1. Путем уведомления покупателя продавец может объявить о расторжении договора:

а) если покупатель не уплатил цену или иным образом не выполнил договора в течение дополнительного срока, установленного продавцом в соответствии со статьей 72; или

б) если товар еще не был передан и отказ покупателя уплатить цену или невыполнение им какого-либо другого из своих обязательств по договору продажи или по настоящему закону составляет существенное нарушение.

2. Если покупатель требует, чтобы продавец сообщил ему о своем решении, предусмотренном пунктом 1 настоящей статьи, и если продавец не дает ему ответа в короткий срок, то считается, если товар еще не был передан, что продавец расторг договор.

3. Продавец теряет свое право заявить о расторжении договора, если он не уведомил покупателя до того, как была уплачена цена, или если

товар был передан в короткий срок после истечения периода времени, установленного продавцом в соответствии со статьей [72].

Предложение В

2. Продавец теряет право объявить о расторжении договора, если он не уведомил об этом покупателя в течение разумного срока:

а) если покупатель не выполнил своих обязательств в срок после того, как продавцу было сообщено о том, что цена выплачена слишком поздно, или если покупатель потребовал, чтобы он принял решение в отношении выполнения или расторжения договора;

б) если продавец потребовал от покупателя выполнения договора по истечении срока, упомянутого в статье [72];

с) во всех других случаях, после того как продавец обнаружил невыполнение договора покупателем или должен был обнаружить его. В любом случае продавец теряет свое право требовать возвращения поставленных товаров, если он не уведомил об этом покупателя в течение шести месяцев [1 года] начиная с даты передачи товаров, если только договор не оставляет за продавцом права собственности или залога на товары».

Раздел II. Приемка товаров

Статья 65

60. Статья 65 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

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

61. Некоторые представители придерживались того мнения, что эту статью следует сохранить без изменений. Однако другие представители считали, что статья в нынешней редакции ставит различные проблемы, которые должны быть решены. Некоторые представители предложили изъять эту статью.

62. Большинство замечаний относилось к первой фразе этой статьи, предусматривающей, что понятие «приемка поставки» включает также совершение покупателем всех таких действий, которые необходимы, с тем чтобы дать возможность осуществить сдачу товара.

63. Большинство представителей, выступавших по этому вопросу, в принципе согласились с вышеприведенным требованием, но считали, что формулировка этой статьи должна быть улучшена. Некоторые представители указали, что слово «необходимы» является слишком неопределенным и поэтому его следует видоизменить или заменить более определенным выражением. Один из представителей предложил заменить слово «необходимы» формулировкой «требуются договором». Один из наблюдателей возразил против этой формулировки на основании того, что обязанности покупателя не ограничиваются обязанностями, «требуемыми договором», например, он должен предоставить продавцу доступ в

* Приложение III к этому докладу; см. раздел 4, ниже.

** Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 годы, часть третья, I, А.

¹³ Текст этого предложения см. пункт 40, выше.

свои помещения в тех случаях, когда требуется, чтобы продавец доставил туда товар.

64. Затем было предложено заменить слово «необходимо» выражением «разумно предложить». Это предложение было поддержано рядом делегаций при условии внесения возможных изменений редакционного характера.

65. Некоторые представители предложили, чтобы эта статья была сформулирована не как определение понятия «приемки поставки», а как недвусмысленное положение о том, что в обязанности покупателя входит совершение всех таких действий, которые необходимы для того, чтобы дать возможность продавцу осуществить сдачу. Один из представителей отметил, что статья 56 требует, чтобы покупатель «принял поставку».

66. Некоторые представители считали, что положения статьи 65 следует объединить с положениями статьи 56, тогда как другие представители предложили объединить их с положениями статьи 67. Один из наблюдателей считал, что обязательство покупателя, предусмотренное в настоящее время в статье 65, было бы логичнее включить в статью 20.

67. Рабочая группа на своем втором заседании 21 января 1974 года создала редакционную группу (Редакционная группа I) в составе представителей Австрии, Венгрии и Соединенных Штатов и наблюдателя от Федеративной Республики Германии и просила эту Редакционную группу подготовить пересмотренный проект статьи 65.

68. Редакционная группа представила свое предложение по пересмотренному тексту статьи 65 на пятом заседании Рабочей группы 23 января 1974 года. В этом предложении Редакционная группа отметила, что в пересмотренной Рабочей группой статье 20 ЮЛИС, предусматривающей обязательства продавца в отношении поставки, не содержится обязательство продавца, соответствующих тем, которые налагаются на покупателя статьей 65 ЮЛИС, и предложил, чтобы этот вопрос был рассмотрен при втором чтении проекта.

69. Некоторые представители высказали замечания по тексту, представленному Редакционной группой. Было отмечено, что попытка сформулировать статью 65 как определение «приемки поставки» связана с техническими трудностями: например, когда покупатель фактически принял товар, но не оказал продавцу необходимое сотрудничество в связи с доставкой, подход, использованный в статье 65 ЮЛИС, по-видимому, будет означать, что покупатель не «принял поставку», хотя он получил (или даже использовал) товар. Поэтому было решено, что статью 65 следует сформулировать как различные обязательства покупателя принять поставку.

70. Рабочая группа постановила утвердить статью 65 в следующей редакции:

«Обязательство покупателя принять поставку состоит в совершении всех таких действий, которые разумно предположить с его стороны, с тем

чтобы дать возможность продавцу осуществить сдачу, а также в фактическом принятии товара».

Статья 66

71. Статья 66 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«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».

72. Рабочая группа постановила изъять эту статью, поскольку ее положения включены в сводный текст новых статей [70] — [72-бис] о средствах защиты.

Статья 67

73. Статья 67 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«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».

74. В докладе Генерального секретаря по вопросам, возникшим в связи с главами IV—VI ЮЛИС, отмечается, что положение настоящей статьи о средствах защиты несовместимо с содержащимися в других статьях Закона положениями о средствах защиты в том плане, что оно дает возможность избежать расторжения договора ввиду какой-либо задержки или непредоставления спецификаций, независимо от того, является ли это существенным нарушением договора. В докладе высказывается мысль о том, что в интересах последовательности выражение «может заявить в короткий срок о расторжении договора» должно быть изъято из текста, с тем чтобы вопрос о задержке или непредоставлении покупателем спецификаций решался на основе общих

положений о средствах защиты, применимых в случае нарушения договора покупателем¹⁴. Было предложено заменить вышеуказанное выражение следующей фразой: «может прибегнуть к санкциям, указанным в статье [70]—[72-бис].»

75. Вышеуказанное предложение было поддержано некоторыми представителями, хотя другие представители выразили сомнение по поводу того, вполне ли подходят общие положения о средствах защиты для особых случаев, предусмотренных в статье 67.

76. Один из представителей предложил изъять данную статью, поскольку она касается лишь деталей. Один из наблюдателей и несколько представителей подчеркнули, что статья касается проблем большой практической важности.

77. Некоторые представители высказали мнение, что расторжение договора, допускаемое общими положениями о средствах защиты, является слишком строгой санкцией в случае непредоставления спецификаций покупателем, и высказали мысль о том, что единственной санкцией в подобных случаях должна быть передача продавцу полномочий по составлению спецификаций, а также, в случае необходимости, компенсация за убытки. Один из представителей, которого поддержал один из наблюдателей, предложил предусмотреть наряду с этими средствами защиты также положение о расторжении договора. Другой представитель высказал мнение о том, что Закон не должен предусматривать компенсацию, а должен оставить этот вопрос открытым для толкования.

78. Один из представителей выразил мнение, что составление спецификации является лишь правом, а не обязанностью продавца. Другой представитель указал, что следует четко сформулировать положение о том, что покупатель обязан составить спецификацию, если это предусматривается в договоре.

79. Один из представителей высказал мысль о том, что продавец обязан направить уведомление, прежде чем прибегнуть к санкциям.

80. Один из представителей предложил включить статью 67, после внесения соответствующих изменений, в главу V ЮЛИС.

81. Рабочая группа постановила в принципе принять предложение, упомянутое в конце пункта 74, выше, и отложить вынесение окончательного решения по этому предложению и по статье в целом до одной из последующих сессий.

Статья 68

82. Статья 68 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. В случае расторжения договора из-за неприятия 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».

83. Рабочая группа постановила изъять эту статью, поскольку ее положения включены в сводный текст новых статей [70]—[72-бис] о средствах защиты.

Раздел III. Прочие обязанности покупателя

Статья 69

84. Статья 69 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

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

85. Рабочая группа постановила изъять эту статью и заменить ее новой статьей 56-бис¹⁵.

Статья 70

86. 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:

а) если неисполнение является существенным нарушением договора, заявить о расторжении договора, если только он сделает это в короткий срок, и потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статьях 84—87; или

б) 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».

87. Рабочая группа решила изъять эту статью, поскольку ее положения включены в сводный текст новых статей о средствах защиты [70]—[72-бис].

II. РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 71—101 ЮЛИС

Глава V. Положения, общие для обязанностей продавца и покупателя

Раздел I. Одновременность поставки товара и уплаты цены

Статьи 71—72

88. Статьи 71 и 72 ЮЛИС сформулированы следующим образом:

«Статья 71

За исключением того, что иначе предусмотрено в статье 72, уплата цены должна совпадать с поставкой товара. Однако покупатель не обязан

¹⁴ A/CN.9/WG.2/WP.19, пункт 30, приложение IV к этому докладу см. раздел 5, ниже.

¹⁵ Текст новой статьи см. пункт 35, подпункт а.

уплатить цену, до тех пор пока он не получит возможности осмотреть товар.

Статья 72

1. В случае если договор предусматривает перевозку товара и если сдача товара в силу пункта 2 статьи 19 осуществляется путем передачи товара перевозчику, продавец может задержать отправку до уплаты цены или отправить его на таких условиях, чтобы за ним сохранялось право распоряжения товаром во время перевозки. В последнем случае он может потребовать, чтобы товар был передан покупателю в месте назначения только против уплаты цены, а покупатель не обязан уплатить цену до того, как он получит возможность осмотреть товар.

2. Однако в случае если договор предусматривает платеж против документов, покупатель не вправе отказаться от уплаты цены на том основании, что он не имел возможности осмотреть товар».

89. Рабочая группа постановила изъять эти статьи, поскольку их положения включены в статью 59-бис.

Статья 73

90. Статья 73 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. Каждая из сторон может задержать исполнение своих обязательств во всех случаях, когда экономическое положение другой стороны после заключения договора оказалось настолько тяжелым, что есть веские основания опасаться, что эта сторона не выполнит существенной части своих обязательств.

2. Если продавец отгрузил товар до того, как выяснилось экономическое положение покупателя, о котором говорится в пункте 1, он может воспрепятствовать передаче товара покупателю даже в том случае, если у покупателя имеется документ, позволяющий ему получить товар.

3. Однако продавец не может воспрепятствовать передаче товара, если этого требует третье лицо как законный держатель документа, позволяющего ему получить товар, если только документ не содержит оговорку относительно последствий его передачи или если продавец не докажет, что держатель документа, приобретая его, действовал с умыслом в ущерб продавцу».

91. До начала настоящей сессии правительства и представители Рабочей группы представили несколько замечаний по данной статье. В этих замечаниях указывалось, что одностороннее решение продавца в отношении экономического положения покупателя может иметь серьезные последствия для покупателя¹⁶; было высказано предложение о том, что покупателю следует дать возможность поправить положение путем предоставления гарантий¹⁷, и была высказана мысль, что положения настоящей

статьи, предусматривающие навязывание обязательств перевозчику, противоречат положениям внутригосударственного и международного права, касающегося перевозки товаров¹⁸.

92. Генеральный секретарь в своем докладе по вопросам, возникшим в связи с главами IV—VI ЮЛИС документа A/CN.9/WG.2/WP.19, основываясь на вышеупомянутых замечаниях и соображениях, содержащихся в пунктах 48—61 доклада, предложил внести следующие изменения:

a) в статью должен быть включен новый пункт 1-бис в следующей формулировке:

«Сторона, задерживающая исполнение своих обязательств, незамедлительно уведомляет об этом другую сторону и продолжает исполнение своих обязательств, если другая сторона, посредством гарантий, аккредитива или какого-либо иного документа, представляет надлежащие заверения об исполнении своих обязательств. Если другая сторона в разумно приемлемые сроки после получения уведомления не представит таких заверений, то сторона, задержавшая исполнение своих обязательств, может аннулировать договор;

b) в конце пункта 2 следует включить новую фразу в следующей формулировке:

«Вышеупомянутое положение относится только к правам на товары покупателя и продавца (и не касается обязательств перевозчика или других лиц)»;

c) пункт 3 статьи должен быть изъят.

93. Что касается пункта 1 статьи 73, то Рабочая группа пришла к общему выводу о том, что выражение «экономическое положение другой стороны ... оказалось настолько тяжелым» является слишком субъективным и неясным, и поэтому оно должно быть заменено более объективным и точным выражением. Один из представителей высказал мнение о том, что с точки зрения политики право на одностороннюю задержку может привести к произвольным действиям, наносящим серьезный ущерб покупателю. Один из представителей предложил следующую формулировку: «веские основания полагать, что существенная часть обязательств не будет выполнена в надлежащее время». Другой представитель поддержал это предложение с той лишь оговоркой, что слово «полагать» должно быть заменено словами «прийти к заключению». Один из наблюдателей предложил заменить выражение «веские основания» в предложенном тексте более определенным выражением.

94. Некоторые представители выразили мнение, что следует сформулировать статью 73 таким образом, чтобы она применялась лишь в случаях, когда предоставляется кредит и условия этого кредита не выполняются. Один из представителей высказал мысль, что положения статьи должны распространяться лишь на случаи банкротства и несостоятельности, и добавил, что статья 2 не будет иметь силу, поскольку данный проект не может распространять-

¹⁶ A/CN.9/WG.2/WP.17, пункт 11.

¹⁷ Там же, пункты 12 и 14.

¹⁸ Там же, пункт 13.

ся на перевозчиков. Одним из делегатов была высказана мысль о том, что во многих странах нет достоверных сведений о несостоятельности компаний, а другой отметил, что годовые балансы публикуются слишком поздно, что исключает возможность получения новейших данных о финансовом положении компании. Другой представитель заявил, что причины задержки исполнения следует искать в поведении стороны, не выполнившей своих обязательств. Один из наблюдателей высказал свое несогласие со всеми этими предложениями, а другой представитель высказал мысль о том, что положения статьи должны применяться лишь в случае серьезного ухудшения финансового положения покупателя.

95. Рабочая группа решила в принципе, что в статью следует включить положение, соответствующее пункту 1-бис, предложенному Генеральным секретарем (см. пункт 92, выше). Однако было высказано несколько замечаний в отношении содержания и формулировки такого положения.

96. Один из представителей высказал мысль о том, что в пункт 1 следует включить положение, предусматривающее, что гарантия исполнения должна удовлетворять другую сторону или даже быть принята ею. По мнению другого представителя, текст должен также предусматривать объяснение продавцом причин задержки им исполнения. Другой представитель сказал, что дополнительные издержки, которые несет покупатель в результате обеспечения гарантии, должны покрываться продавцом. Один из наблюдателей высказался за это последнее предложение, а другой выступил против него.

97. Один из наблюдателей высказал мысль о том, что закон должен также обеспечивать продавцу возможность требовать менее жесткую санкцию, нежели расторжение договора, в дополнение к задержке им исполнения его обязательств в соответствии с договором.

98. Один из представителей предложил заменить выражение «documentary credit» в пункте 1-бис выражением «letter of credit». Другое предложение редакционного характера касалось включения после слов «сторона, задерживающая исполнение своих обязательств» в начале пункта выражения «или препятствующая передаче товара».

99. В связи с пунктом 2 один из представителей указал, что закон в большинстве стран дает возможность продавцу остановить транзитную перевозку товара лишь в четко определенных случаях, и высказал мысль о том, что в Едином законе должна быть также изложена конкретная ситуация, в которой будет применяться статья 73.

100. Один из представителей и один из наблюдателей заявили, что изъятие пункта 3 статьи 73, как это предлагается в докладе Генерального секретаря, поставит третью сторону в безвыходное положение, и предложили поэтому оставить этот пункт.

101. Рабочая группа предложила редакционной группе, учрежденной для рассмотрения пункта 2

статьи 75 (Редакционная группа IV)¹⁹, ввиду взаимосвязи между статьями 73 и 75 рассмотреть также статью 73 и подготовить ее пересмотренный проект. Редакционная группа представила Рабочей группе на ее тринадцатом заседании пересмотренный текст статьи 73. Многие представители и наблюдатели высказали замечания по этому проекту и представили предложения по существу и формулировкам предложенного текста. С учетом этих замечаний и предложений Рабочая группа просила Редакционную группу IV пересмотреть рекомендованный ею проект и представить ей пересмотренный текст этого проекта.

102. Редакционная группа IV представила свой пересмотренный проект статьи 73 на пятнадцатом заседании Рабочей группы 30 января 1974 года.

103. Один из представителей выразил мнение, что имеется расхождение между предложенным текстом и статьей 76, поскольку защита, предусмотренная в предложенном тексте, является слишком узкой, в то время как защита, предусмотренная в статье 76, является слишком широкой. В сочетании эти две статьи должны вынудить стороны расторгнуть договор, а не полагаться на менее решительную санкцию приостановления исполнения обязательств.

104. Один из наблюдателей отметил, что в соответствии с пунктом 1 статьи ухудшение экономического положения одной из сторон может приниматься во внимание лишь в том случае, если это происходит или становится известным другой стороне после заключения договора. Затем он отметил, что пункт 3 предусматривает также случаи значительной задержки исполнения.

105. Представители Бразилии, Ганы, Венгрии и Кении не возражали против принятия этой статьи в том виде, в каком она была предложена Редакционной группой, но зарезервировали за собой право предложить внести изменения в текст на одной из последующих сессий.

106. Рабочая группа постановила принять статью 73, предложенную Редакционной группой IV, и приняла к сведению оговорки, упомянутые выше в пункте 105. Текст статьи 73, утвержденный Рабочей группой, сформулирован следующим образом:

«1. Сторона может приостановить выполнение своего обязательства, если после заключения договора серьезное ухудшение экономического положения другой стороны или ее поведение при подготовке к исполнению или при фактическом исполнении договора дает веские основания полагать, что другая сторона не выполнит существенной части своих обязательств.

2. Если продавец отгрузил товар до того, как стали очевидными основания, изложенные в пункте 1, он может воспрепятствовать передаче товара покупателю даже в том случае, если у покупателя имеется документ, дающий ему право получить товар. Положение настоящего пункта относится

¹⁹ См. пункт 121, ниже.

только к правам на товар в отношении между покупателем и продавцом.

3. Сторона, приостанавливающая выполнение обязательств до или после отгрузки товара, в короткий срок доводит это до сведения другой стороны и продолжает выполнять обязательства, если другая сторона предоставляет достаточные гарантии выполнения своих обязательств. Если другая сторона в разумные сроки после уведомления не обеспечивает таких гарантий, то сторона, приостановившая выполнение обязательств, может расторгнуть договор».

Раздел II. Освобождение от ответственности

Статья 74

107. Статья 74 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. Если сторона не исполнит одного из своих обязательств, она не несет ответственности за такое неисполнение, если она докажет, что неисполнение было вызвано обстоятельствами, которые она не была обязана согласно намерениям сторон во время заключения договора ни принимать во внимание, ни избегать, ни преодолеть; при отсутствии всякого проявления намерений сторон принимаются во внимание намерения, которые обычно имеют разумные лица, выступающие в том же качестве и находящиеся в таких же условиях.

2. Если обстоятельства, явившиеся причиной неисполнения обязательства, были лишь временным препятствием для его исполнения, сторона, не исполнившая обязательства, все же окончательно освобождается от исполнения своего обязательства, если вследствие задержки исполнения такое исполнение окажется настолько радикально измененным, что станет исполнением совсем иного обязательства, чем то, которое предусматривалось договором.

3. Освобождение от исполнения обязательств, предусмотренное настоящей статьей в пользу одной из сторон, не препятствует расторжению договора в силу какого-либо другого положения настоящего Закона и не лишает другую сторону никакого права уменьшить цену, которым она обладает в силу настоящего Закона, если только обстоятельства, являющиеся основанием для освобождения от обязательства, не были вызваны другой стороной или каким-либо другим лицом, за действия которого эта сторона несет ответственность».

108. В исследованиях, представленных членами Рабочей группы, содержится анализ вышеупомянутой статьи с точки зрения формулировок и содержания²⁰. Что касается содержания, то основным возражением было то, что в соответствии с положением пункта 1 сторона может слишком легко освободиться от обязательств по исполнению договора. Так, например, основания для такого освобождения

не ограничиваются физической или юридической невозможностью или обстоятельствами, при которых условия исполнения радикально изменились, но могут также распространяться на ситуации, в которых исполнение стало неожиданно обременительным; в одном из комментариев предусматривалась возможность того, что продавец в соответствии с положениями статьи 74 может потребовать освобождения от выполнения своих обязательств на основании непредвиденного повышения цен. В этих исследованиях было предложено изменить формулировку статьи 74, с тем чтобы ограничить основания для освобождения и уточнить взаимосвязь между тремя пунктами статьи. При обсуждении этих предложений некоторые представители поддержали упомянутые выше цели, заключающиеся в том, чтобы ограничить основания для освобождения от обязательств и сделать их более объективными. В этой связи отмечалась важность того, чтобы освобождение от обязательств предоставлялось лишь при наличии объективных препятствий или помех.

109. Некоторые представители считали, что центральной проблемой является распределение рисков, связанных с непредвиденными обстоятельствами, и предложили, чтобы в новом проекте статьи 74 упоминался фактор рисков. Другие представители считали, что, хотя это и является правильным анализом лежащей в основе проблемы, будет трудно выработать текст, конкретно указывающий распределение рисков.

110. Один из представителей и один из наблюдателей предложили составить проект статьи с учетом того, является ли сторона, требующая освобождения, виновной в невыполнении обязательств; другие представители отмечали, что, по их мнению, принцип виновности должен быть отражен в проекте, но что этот принцип может приниматься во внимание лишь при наличии серьезных обстоятельств, создающих помеху или препятствие в выполнении обязательств.

111. Один из наблюдателей предложил, чтобы стороне, выражающей желание быть освобожденной от ответственности за невыполнение обязательства, вменялось в обязанность уведомить об этом другую сторону. Другой наблюдатель отметил, что при составлении нового проекта положения следует четко указать, что освобождение должно быть ограничено ответственностью за убытки. Не должно предоставляться освобождения от обязательства уплатить цену.

112. Один наблюдатель подчеркнул, что статью 74 можно было бы использовать в тех случаях, когда убытки являются результатом скрытого дефекта проданных товаров. Однако такое толкование могло бы привести к значительному расширению оснований для освобождения, которые в данной конкретной области истолковываются большинством правовых систем очень ограниченно. Поэтому он сделал вывод о том, что было бы целесообразным иметь положение, четко предусматривающее, что статья 74 не применяется в случае убытков, вызванных скрытым дефектом товаров.

113. Рабочая группа создала редакционную группу

²⁰ См. разделы I и X приложения III к этому докладу, приводятся ниже, в разделе 4.

(Редакционная группа V) в составе представителей Ганы, Венгрии, Соединенного Королевства, СССР и наблюдателя от Норвегии и просила Редакционную группу подготовить пересмотренный проект статьи 74.

114. Редакционная группа V информировала Рабочую группу на ее шестнадцатом заседании 30 января 1974 года о том, что она не в состоянии достичь договоренности по окончательному проекту. Она считала, что необходимо детально изучить обстоятельства, в которых любая из сторон может объявить о расторжении договора (вопрос, который частично охвачен положениями пункта 3 статьи 74 ЮЛИС), и последствия, которые вытекают из такого расторжения. Однако она предложила, чтобы проект, предварительный принятый Редакционной группой, и альтернативное предложение, представленное одним из наблюдателей, были включены в доклад для облегчения последующего рассмотрения этой статьи.

115. Рабочая группа постановила включить в доклад текст, предварительный принятый Редакционной группой V, и альтернативное предложение, представленное одним из наблюдателей. Тексты этих предложений сформулированы следующим образом:

А. Текст статьи, предварительный принятый Редакционной группой V

«1. Если сторона не выполнила одного из своих обязательств по договору или настоящему закону, она не несет ответственности за убытки, вытекающие из такого невыполнения, если она докажет, что в связи с обстоятельствами, возникшими не по ее вине, выполнение этого обязательства стало невозможным либо столь существенно изменилось, что представляло бы собой выполнение обязательства, совершенно иного по сравнению с тем, которое было предусмотрено в договоре. В этих целях такое невыполнение будет считаться виной, если не выполнившая обязательств сторона не докажет, что от нее неразумно было ожидать, чтобы она приняла во внимание или избежала или преодолела эти обстоятельства.

2. Когда невыполнение обязательств продавцом объясняется невыполнением обязательств субподрядчиком, продавец освобождается от ответственности, только если он освобожден в соответствии с положениями предыдущего пункта и если субподрядчик также был бы освобожден, если бы положения этого пункта применялись к нему.

3. Если невозможность выполнения обязательства, предусмотренная в положениях пункта 1 настоящей статьи, является лишь временной, освобождение, предоставляемое настоящей статьей, перестает иметь силу для невыполнившей стороны, когда эта невозможность устраняется, если только требуемое выполнение не изменилось столь существенно, что оно представляло бы собой выполнение совершенно иного обязательства по сравнению с предусмотренным в договоре.

4. Не выполнившая обязательства сторона извещает другую сторону о наличии обстоятельств,

которые влияют на это выполнение в соответствии с положениями предыдущих пунктов, и о той степени, в какой они влияют на него. Если она не сделает этого в разумные сроки после того, как ей становится известно или должно было стать известно о существовании таких обстоятельств, она несет ответственность за убытки, являющиеся результатом того, что она не сделала этого».

В. Альтернативное предложение

«1. Если сторона не выполнила одного из своих обязательств [в соответствии с договором и настоящим законом], она не несет ответственности [за убытки] в связи с таким невыполнением, если она докажет, что это объяснялось препятствием [которое возникло не по ее вине и являлось препятствием] такого рода, что было неразумно ожидать, что его можно было бы принять во внимание во время заключения договора или избежать или преодолеть впоследствии.

2. Если обстоятельства, которые привели к невыполнению обязательств, являются лишь временным препятствием, то освобождение распространяется лишь на период необходимой задержки в выполнении. Тем не менее затронутая сторона навсегда освобождается от своего обязательства, если к моменту, когда препятствие устранено, выполнение по причине задержки изменилось столь существенным образом, что оно представляло бы собой выполнение совершенно иного обязательства по сравнению с тем, которое было предусмотрено в договоре.

3. Не выполняющая обязательства сторона извещает другую сторону о наличии препятствия и его влиянии на ее возможности выполнить обязательства. Если она не сделает этого в разумные сроки после того, как ей становится известно или должно было стать известно о наличии этого препятствия, она несет ответственность за убытки, являющиеся результатом того, что она не сделала этого.

4. Освобождение одной из сторон от выполнения обязательств, предусмотренное настоящей статьей, не лишает другую сторону права, которое она имеет в соответствии с настоящим законом, объявить договор расторгнутым или уменьшить цену, если только препятствие, являющееся основанием для освобождения от обязательства первой стороны, не было вызвано действиями другой стороны [или какого-либо другого лица, за действия которого эта сторона несет ответственность]».

Раздел III. Дополнительные правила о расторжении договора

Статья 75

116. Статья 75 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. Если в договорах поставки товаров последовательными частями неисполнение стороной обязательства в отношении какой-либо поставки дает другой стороне справедливые основания опасаться неисполнения обязательств в будущем,

то эта последняя может в короткий срок заявить о расторжении договора на будущее.

2. Покупатель может, кроме того, в тот же срок заявить о расторжении договора в отношении будущих поставок, полученных уже поставок или тех и других, если в силу их взаимосвязи эти поставки не представляют для него интереса).

117. Один из представителей обратил внимание на свои замечания, изложенные в разделе I документа A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1*, в которых предлагается для приведения настоящей статьи в соответствие с положениями, касающимися существенного нарушения договора, выражение «невыполнение обязательств» заменить выражением «существенное нарушение договора». Другой представитель отметил, что положение, допускающее расторжение договора только в том случае, если расторжение осуществляется «в короткий срок», не соответствует общему положению о средствах защиты в отношении расторжения, предложенному Генеральным секретарем в статье [72-бис], которое допускает расторжение «в разумный срок». Этот же представитель отметил, что пункт 1 статьи 75, возможно, не имеет отношения к делу с учетом положений, содержащихся в статье [72-бис].

118. Что касается пункта 2 статьи 75, то некоторые представители считали, что необходимый объективный текст для определения ситуации, в которой договор может быть расторгнут в отношении будущих партий. Критерий отсутствия ценности товара для покупателя считался слишком субъективным и, кроме того, слишком строгим: даже сильно поврежденные товары могут иметь ценность. Один из представителей напомнил о своем предложении, содержащемся в разделе II документа A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1, о том, что выражение «такие поставки не будут иметь для него никакой ценности» следует заменить выражением «ценность таких поставок для него будет значительно уменьшена». Некоторые представители поддержали это изменение, а другие считали первоначальный текст статьи ЮЛИС предпочтительным. Для того чтобы сделать текст более объективным, один из представителей предложил заменить слова «для него» выражением «для разумного лица на месте покупателя».

119. Один из наблюдателей обратил внимание на расхождение в английском и французском текстах этого пункта. В английском тексте сказано «such deliveries would be worthless to him», в то время как во французском тексте сказано «ces livraisons n'ont pas d'intérêt pour lui». Этот же наблюдатель предложил, чтобы основой для новой формулировки послужил французский текст. Один из представителей предложил использовать выражение «такие поставки не могут служить цели, для которой они были предусмотрены». Было также предложено использовать выражение «такие поставки не будут служить их нормальной цели». Однако это последнее предложение встретило возражение ряда представителей.

120. Один из представителей считал, что ссылка в пункте 2 на будущие поставки может привести к путанице, поскольку о таких поставках идет речь в пункте 1 статьи. Поэтому, по его мнению, пункт 2 должен быть ограничен рассмотрением выполненных поставок.

121. Рабочая группа создала редакционную группу (Редакционная группа IV) в составе представителей Франции, Ганы, Индии, Японии и Соединенных Штатов и наблюдателя от МТП и просила Редакционную группу подготовить пересмотренный текст статьи 75. Редакционная группа IV представила свое предложение Рабочей группе на ее тринадцатом заседании 29 января 1974 года (см. пункт 126, ниже).

122. Один из представителей считал, что существует мало или практически нет различий между предложенным текстом статьи 75, включающей понятие существенного нарушения договора, и статьей 76, и поэтому представляется, что одна из них является излишней. Другой представитель, однако, считал, что эти статьи относятся к разным ситуациям.

123. Один из наблюдателей предложил вставить слова «любой данной поставки или» во второй пункт перед словами «будущих поставок» и добавить в конце этого пункта выражение «или не служат какой-либо другой разумной цели для покупателя». Первое предложение было поддержано еще одним представителем, а несколько других представителей возражали и против первого, и против второго предложений.

124. Некоторые представители отметили, что в других статьях Закона, пересмотренных Рабочей группой, предусматривается право заинтересованной стороны расторгнуть договор в разумные сроки и считали, что нет смысла предусматривать в настоящей статье осуществление права расторжения «в короткий срок».

125. Один из наблюдателей предложил объединить пункты 1 и 2, связав их словами: «Он может, кроме того, одновременно заявить о расторжении договора в отношении...».

126. Рабочая группа постановила утвердить статью 75, предложенную Редакционной группой, с незначительными изменениями, относящимися к словам «в короткий срок». Утвержденный текст дан в следующей редакции:

«1. Если в случае заключения договоров о поставке товара отдельными партиями по причине невыполнения одной стороной какого-либо из своих обязательств по договору в отношении какой-либо партии другая сторона имеет справедливые основания опасаться существенного нарушения договора в отношении поставки будущих партий, то она может заявить о расторжении договора на будущее при условии, что она сделает это в разумный срок.

2. Покупатель, расторгающий договор в отношении будущих поставок, может также при усло-

* Приложение III к этому докладу приводится в разделе 4, ниже.

нии, что он сделает это одновременно, объявить о расторжении договора в отношении уже выполненных поставок, если в силу их взаимосвязи уже осуществленные поставки не могут быть использованы для целей, предусмотренных сторонами при заключении договора».

127. Рабочая группа, кроме того, постановила, что статьи 73, 75 и 76 должны составить новый раздел I в главе III Закона, озаглавленный «Предполагаемое нарушение», и что положения, предусматривающие освобождение (статья 74 ЮЛИС), должны быть помещены после этого раздела.

Статья 76

128. Статья 76 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Если до установленного срока исполнения договора будет ясно, что одна из сторон совершит существенное нарушение договора, другая сторона может заявить о его расторжении».

129. Рабочая группа согласилась опустить слово «установленного» в первой строке статьи в соответствии с предложением, содержащимся в пункте 30 документа A/CN.9/WG.2/WP.17.

130. В упомянутом выше документе также содержится предложение (пункт 31) вернуться к формулировке этой статьи проекта Закона 1956 года. В этой формулировке предусматривается, что сторона может заявить о расторжении договора, если «из поведения другой стороны вытекает намерение совершить существенное нарушение договора». Это предложение было поддержано одним представителем, который сослался на принцип отказа и считал, что никогда не может быть с уверенностью предусмотрено нарушение договора до наступления срока исполнения, если не раскрыто такое намерение. Принимаемая во внимание быстрое усовершенствование технологии и средств связи, ограничение сферы действия статьи, предложенное в пункте 31 A/CN.9/WG.2/WP.17, заслуживает известного внимания. Против этого предложения выступили несколько представителей.

131. Ряд представителей и один наблюдатель не видели разницы между случаем, когда будущие нарушения договора приводят к отказу, и случаем, когда нарушение объясняется другой причиной, например пожаром на предприятии. Один из представителей отметил, что большинство государств, участвовавших в работе Гаагской конференции 1964 года, голосовали за то, чтобы из текста было исключено понятие намерения. Однако он считал, что сфера действия статьи 76 должна ограничиваться поведением сторон, и предложил вставить после слова «договора» выражение «из поведения сторон». Против этого предложения выступили ряд представителей на основании того, что оно сузит сферу действия статьи. Один из наблюдателей предложил вставить следующую формулировку: «из поведения или положения одной из сторон или условий, от которых зависят выполнение ею обязательств».

132. Несколько представителей высказали свои мнения по вопросу о полезности объединения статей 76 и 48 ЮЛИС и о тексте, предложенном в этой связи одним из представителей²¹. Хотя некоторые представители в принципе согласились с необходимостью такого объединения, но один из наблюдателей отметил, что он предпочел бы, чтобы эти статьи оставались отдельными.

133. Один из наблюдателей предложил включить в статью 76 положение, предусматривающее гарантию или надлежащее обеспечение выполнения, которое предотвращало бы заявление о расторжении. Некоторые представители, высказывавшие замечания по этому предложению, выразили свое несогласие.

134. Рабочая группа постановила утвердить статью 76 ЮЛИС с изменением, предложенным в пункте 129, выше. Утвержденная статья гласит:

«Если до срока исполнения договора будет ясно, что одна из сторон совершит существенное нарушение договора, другая сторона может заявить о его расторжении».

Статья 77

135. Статья 77 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Если договор расторгнут на основании статьи 75 или статьи 76, сторона, заявившая о расторжении договора, может потребовать возмещения убытков в соответствии со статьями 84—87».

136. Было отмечено, что эта статья повторяет норму, которая уже установлена в основных правилах о средствах защиты, утвержденных Рабочей группой.

137. Рабочая группа постановила исключить эту статью. Она также отметила, что на ее четвертой сессии рассмотрение статьи 48 было отложено до принятия решения по статьям 75—77. Рабочая группа постановила изъять статью 48.

Статья 78

138. Статья 78 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. Расторжением договора обе стороны освобождаются от обязательств при сохранении права на возмещение убытков, которое может причиняться».

2. Если одна из сторон исполнила договор полностью или частично, она может потребовать возврата того, что ею было поставлено или уплачено. Если обе стороны имеют право требовать возврата, то он должен быть осуществлен одновременно».

139. Один наблюдатель предложил, чтобы право продавца требовать возврата товаров было ограничено теми случаями, когда такое право конкретно за ним зарезервировано в договоре, и чтобы даже в таких случаях он терял это право по истечении определенного срока. Другой наблюдатель поддержал

²¹ A/CN.9/WG.2/WP.17, пункт 33.

идею относительно того, чтобы продавец обладал лишь возможностью требовать возврата товаров в течение определенного периода, однако он задал вопрос о том, можно ли также требовать возврата товаров в случаях, когда покупатель обанкротился или когда эти товары переданы ему в собственность.

140. Некоторые представители выразили несогласие с вышеизложенными предложениями. Они считали, что сторона, которая выполнила свои обязательства, должна иметь в принципе возможность потребовать возврата всего того, что было поставлено. Это положение не может относиться к случаям, когда товары оказываются переданными в собственность другой стороне или когда покупатель терпит банкротство; в последнем случае на покупателя должен распространяться национальный закон.

141. Один представитель выразил озабоченность в связи с решением, приведенным в этой статье, согласно которому в случаях, когда одна из сторон расторгла контракт, частично уже выполненный, любая из сторон имеет право рассматривать исполнение в качестве взаимозависимого и требовать возврата без каких-либо ограничений. Он считал предпочтительным решение, имеющееся в Едином образном торговом кодексе Соединенных Штатов Америки, в котором содержится презумпция делимости.

142. Другой представитель указал на то, что между положениями данной статьи и положениями статьи 74 существуют некоторые несоответствия. Пункт 1 этой статьи предусматривает, что расторжение освобождает обе стороны от их обязательств «при сохранении права на возмещение убытков, которое может причитаться», тогда как статья 74 освобождает сторону от возмещения убытков.

143. Один представитель внес нижеследующее предложение с просьбой о том, чтобы оно было рассмотрено на одной из последующих сессий Рабочей группы:

«1. При расторжении договора вследствие серьезного его нарушения, не оправдываемого по статье 74, расторгающая сторона освобождается от всех вытекающих из контракта обязательств и может требовать возмещения убытков согласно статьям...

2. В тех случаях, когда расторгающая сторона полностью или частично выполнила обязательства и не расторгает договор в той его части, которая выполнена, она может требовать от другой стороны выполнения ее обязательств в той же части. Если расторжение контракта касается такой его части, то расторгающая сторона может требовать возврата поставленного товара или уплаченной суммы. В любом случае расторгающая сторона может требовать возмещения убытков за нарушение договора в невыполненной его части и согласно статьям ...

3. Если сторона, допустившая нарушение, выполнила к моменту расторжения часть своего обязательства, она может требовать возврата стоимости такой выполненной части в размере, на

который такая стоимость превышает любые требования о выполнении, возмещении убытков и возврате, выдвинутые другой стороной».

144. Рабочая группа постановила отложить принятие окончательных мер по данной статье до своей следующей сессии.

Статья 79

145. Статья 79 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. Покупатель утрачивает право заявить о расторжении договора, если он не может вернуть товар в том виде, в каком он его получил.

2. Однако покупатель может заявить о расторжении договора:

a) если товар или часть товара погибли или испортились вследствие его недостатка, который является основанием для расторжения договора;

b) если товар или его часть погибли или испортились в результате проверки, предписанной статьей 38;

c) если покупатель до обнаружения несоответствия товара употребил или переработал часть товара в ходе нормального использования;

d) если невозможность вернуть товар или вернуть его в том состоянии, в каком он был им получен, не является результатом действия покупателя или лица, за действия которого он несет ответственность;

e) если повреждение или переработка товара незначительны».

146. Рабочая группа согласилась принять предложения, содержащиеся в пункте 41 документа A/CN.9/WG.2/WP.17, о том, чтобы в пункте 1 этой статьи вставить после слов «о расторжении договора» слова «или требовать от продавца поставить товары взамен», и о том, чтобы редакция вводной фразы в пункте 2 была изменена следующим образом: «Однако предыдущий пункт не применяется». Рабочая группа также согласилась с тем, чтобы вставить вслед за словами «несоответствия товара» в подпункте с пункта 2 слова «продан в обычном порядке или» и добавить после слова «обнаружения» слова «или до момента, когда должно было иметь место обнаружение».

147. Один представитель привлек внимание к предложению, содержащемуся в пункте 45 документа A/CN.9/WG.2/WP.17. Однако против этого предложения были сделаны возражения рядом делегатов, которые считали, что оно не охватывает случаи, в которых товары погибают или портятся в силу их характера. Было указано, что эта трудность может быть разрешена путем добавления в конце этого подпункта слов «или характера товаров»; однако это предложение вызвало возражение в связи с тем, что такое добавление излишне расширит диапазон исключений. Было указано, что подпункт d пункта 2, к которому относится это предложение, предусматривает случаи, в которых дефект существует

в товарах в момент их передачи, а также случаи, когда право покупателя на расторжение предполагается вне зависимости от того факта, что товары могли погибнуть до обнаружения дефекта.

148. Некоторые представители высказали предположение о том, что может возникнуть путаница ввиду различия между предлагаемой формулировкой и пунктом 1 этой статьи; в силу этой и других упомянутых ранее причин подпункт *d* должен быть сохранен без каких-либо изменений. Представитель Франции зарезервировал за собой право изложить свое мнение по подпункту *d* пункта 2 до окончательного принятия главы VI о переходе рисков.

149. Один представитель предложил исключить подпункт *e* согласно решению Рабочей группы об исключении из статьи 33 прежнего пункта 2. Это предложение было поддержано другим представителем, но встретило возражения некоторых наблюдателей.

150. Рабочая группа постановила принять статью 79 в следующей редакции:

«1. Покупатель утрачивает право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца поставки товаров взамен, если он не может вернуть товар в том виде, в каком он его получил.

2. Однако предыдущий пункт не применяется:

a) если товар или часть товара погибли или испортились вследствие его недостатка, который является основанием для расторжения договора;

b) если товар или его часть погибли или испортились в результате проверки, предписанной статьей 38;

c) если покупатель до обнаружения или до момента, когда должно было иметь место обнаружение несоответствия товара договору, продал в обычном порядке или употребил или переработал часть товара в ходе нормального использования;

d) если невозможность вернуть товар или вернуть его в том состоянии, в каком он был им получен, не является результатом действия покупателя или лица, за действия которого он несет ответственность;

e) если повреждение или переработка товара незначительны».

151. Один представитель высказал предположение о том, что Рабочей группе во время второго чтения Закона следовало бы отнести статью 79 к главе III, поскольку она связана с проблемой, касающейся исключительно покупателя. Затем он предложил, чтобы Рабочая группа рассмотрела одновременно вопрос об изменении текста статьи 79 следующим образом:

1. Если покупатель принял весь товар или часть товара, предусмотренного Договором, и впоследствии обнаружил несоответствие, которое оправдывает расторжение, покупатель утрачивает свое право заявить о расторжении той части Договора, по которой он не может вернуть товар в том виде, в каком он его получил.

2. Текст пункта 2 статьи 79, принятый Рабочей группой в пункте 146, выше.

3. Статья 80 ЮЛИС.

Статья 80

152. Статья 80 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Покупатель, утративший право на заявление о расторжении договора на основании статьи 79, сохраняет все другие признаваемые за ним настоящим Законом права».

153. Было высказано несколько замечаний в отношении необходимости этой статьи.

154. Рабочая группа постановила сохранить эту статью с добавлением, упомянутым в пункте 50 документа A/CN.9/WG.2/WP.17. Статья утверждена в следующей редакции:

«Покупатель, утративший право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца поставить товар взамен на основании статьи 79, сохраняет все другие признаваемые за ним настоящим Законом права».

Статья 81

155. Статья 81 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. Если продавец должен возместить цену, то он должен уплатить также проценты с нее по ставке, установленной в статье 83, считая со дня платежа.

2. Покупатель должен передать продавцу эквивалент всех выгод, которые он получил от товара:

a) если он должен вернуть товар полностью или частично; или

b) если он лишен возможности вернуть товар полностью или частично, а договор тем не менее расторгнут».

156. Рабочая группа постановила утвердить эту статью с изменением, предложенным в пункте 54 документа A/CN.9/WG.2/WP.17. Статья утверждена в следующей редакции:

«1. Если продавец должен вернуть цену, то он должен уплатить также проценты с нее по ставке, установленной в статье 83, считая со дня платежа.

2. Покупатель должен передать продавцу эквивалент всех выгод, которые он получил от товара:

a) если он должен вернуть товар полностью или частично;

b) если он лишен возможности вернуть товар полностью или частично, но он тем не менее осуществил свое право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца поставки товара взамен».

Раздел IV. Дополнительные нормы,
касающиеся убытков

Статья 82

157. Статья 82 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Если договор не расторгнут, то возмещение убытков за нарушение договора одной из сторон складывается из понесенного ущерба и упущенной выгоды другой стороны. Это возмещение убытков не может превышать понесенного ущерба и упущенной выгоды, которые нарушившая договор сторона должна была предвидеть во время заключения договора, принимая во внимание обстоятельства, которые она знала или должна была знать, как возможные последствия нарушения договора».

158. При обсуждении этой статьи внимание было сконцентрировано на проекте текста, предложенном в пункте 57 документа A/CN.9/WG.2/WP.17. Большинство представителей и наблюдателей, выступавших по этому вопросу, поддержали это предложение, причем некоторые из них внесли изменения.

159. Некоторые представители считали, что ограничение как в ЮЛИС, так и в предложенном тексте суммы убытков, которая может быть затребована за нарушение договора, не во всех случаях является справедливым решением. Однако большинство выступивших согласилось с тем, что некоторое ограничение вытекающих из нарушения договора убытков является необходимым. Высказанные мнения расходились в отношении того, является ли достаточно объективным принцип предвидимости, предусматриваемый как в ЮЛИС, так и в предложенном тексте.

160. Один из представителей предложил опустить второй пункт проекта предложения.

161. Один из представителей напомнил о замечаниях в отношении французского текста этой статьи, изложенных в пункте 58 документа A/CN.9/WG.2/WP.17. Один из наблюдателей отметил, что отсутствие какой-либо ссылки на упущенную выгоду может вызвать сомнения также и в английском тексте.

162. Рабочая группа постановила создать редакционную группу (Редакционная группа VI) в составе представителей Франции, Венгрии, Индии, Японии, Мексики и СССР и наблюдателя от Норвегии и просила Редакционную группу подготовить пересмотренный текст этой статьи.

163. Редакционная группа VI представила свое предложение Рабочей группе на ее шестнадцатом заседании 31 января 1974 года.

164. Представители Бразилии и СССР считали, что ограничение возмещения убытков, предусмотренное во втором предложении проекта статьи, не является необходимым, и зарезервировали за собой право вернуться к этому вопросу на последующей стадии.

165. Рабочая группа приняла к сведению оговорки, изложенные в пункте 164, выше, и постановила утвердить текст, предложенный Редакционной группой VI. Текст утвержден в следующей формулировке:

«Убытки за нарушение договора одной из сторон складываются из суммы, равной ущербу, включая упущенную выгоду, понесенному другой стороной в результате нарушения договора. Такое возмещение убытков не может превышать возмещение ущерба, который нарушившая сторона предвидела или должна была предвидеть во время заключения договора, принимая во внимание факты и обстоятельства, которые были ей известны или должны были быть известны, как возможные последствия нарушения договора».

Статья 83

166. Статья 83 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Если нарушение договора заключается в просрочке в уплате цены, то продавец будет иметь при всех обстоятельствах право на проценты на неуплаченные суммы по ставке, равной официальной учетной ставке страны, в которой продавец имеет свое предприятие или, при отсутствии такового, свое постоянное пребывание, плюс 1%».

167. Рабочая группа после рассмотрения предложений, изложенных в пункте 61 документа A/CN.9/WG.2/WP.17, постановила утвердить статью 83 без каких-либо изменений.

Статья 84

168. Статья 84 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. В случае расторжения договора, когда цена на товар является рыночной ценой, возмещение убытков равно разнице между ценой, предусмотренной в договоре, и рыночной ценой на день расторжения договора.

2. Для исчисления размера убытка, предусмотренного в предыдущем пункте, принимается во внимание цена рынка, на котором была совершена сделка, а если такой рыночной цены не имеется или если она не может быть применена, то цена рынка, который может служить разумным субститутом с учетом разницы в расходах по транспортировке товара».

169. Большинство представителей и наблюдателей, выступивших в дискуссии по этой статье, сконцентрировали свои замечания на методе исчисления размера убытка. Несколько представителей считали, что виновная сторона должна компенсировать ущерб, фактически понесенный другой стороной, и тем самым поставить пострадавшую сторону в положение, в котором она была бы в том случае, если бы договор был надлежащим образом выполнен, независимо от того, была ли бы в этом случае компенсация выше рассчитанной на основе положения, предусмотренного в статье 89. Было отмечено, что в соответствии со статьей 86, в которой говорится об упущенной выгоде, пострадавшая сторона может также потребовать компенсации, вызванной нарушением договора.

170. Предложение, содержащееся в пункте 63 документа A/CN.9/WG.2/WP.17, предусматривающее, чтобы в пункте 1 статьи 84 ссылка на дату «расторжения договора» была заменена ссылкой на дату, «когда была осуществлена или должна была быть осуществлена поставка», было поддержано рядом представителей. Было отмечено, что эта формулировка устраняет возможность спекуляции, в то время как нынешняя формулировка ЮЛИС открывает возможности для спекуляции, поскольку пострадавшая сторона имеет возможность расторгнуть договор в тот период, когда условия рынка являются для нее наиболее благоприятными.

171. Несколько представителей поддержали решение, предлагаемое в настоящее время в ЮЛИС, в то время как другие предложили иные формулировки. Несколько представителей предложили сформулировать статью 84 таким образом, чтобы там было четко предусмотрено, что пострадавшая сторона может по своему усмотрению применять либо данную статью, либо статью 82. Один из представителей, которого поддержал другой представитель, предложил провести различие между случаями, когда расторжение происходит до согласованной даты поставки, и случаями, когда расторжение происходит после этой даты. Другой представитель предложил, чтобы размер ущерба исчислялся на основе «рыночной цены на дату фактической выплаты возмещаемых убытков».

172. Один из представителей отметил, что выражение «рыночная цена» в тексте может вызвать проблемы толкования в отношении товаров, которые не котируются на рынке.

173. Один из представителей выразил мнение, что цель этой статьи заключается в изложении принципов исчисления суммы убытков. Против этой точки зрения возражал один из наблюдателей, который считал, что в статье содержатся основные положения в отношении максимальной суммы возмещения убытков.

174. Рабочая группа решила создать редакционную группу (Редакционная группа VII) в составе представителей Австрии, Бразилии, Японии и Соединенных Штатов и просила эту Редакционную группу подготовить проект настоящей статьи.

175. Редакционная группа VII представила свое предложение на пятнадцатом заседании Рабочей группы 30 января 1974 года.

176. Рабочая группа постановила принять текст, предложенный Редакционной группой, с значительными изменениями, предложенными некоторыми представителями. Принятый текст гласит:

«1. В случае расторжения договора сторона, требующая возмещения убытков, может опираться на положение статьи 82 или, когда имеется текущая цена на товар, взыскивать разницу между ценой, установленной договором, и текущей ценой на дату расторжения договора.

2. При расчете суммы убытков, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, текущей ценой,

которая принимается во внимание, является цена, существующая в месте, где должна осуществляться сдача товара, или, если такой текущей цены не имеется, цена в другом месте, которое служит разумным субститутом, с учетом разницы в транспортных расходах».

Статья 85

177. Статья 85 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Если покупатель купил товар взамен не поставленного по договору и если продавец перепродал товар разумным образом, он может потребовать разницу между договорной ценой и ценой, по которой произведена указанная выше покупка или продажа».

178. Один из представителей, поддержанный другими представителями, заявил, что важно, чтобы в этой статье предусматривался не только способ, которым должна осуществляться замена или перепродажа товара, но также и сроки, в которые должно производиться такое действие. Поэтому он предложил добавить в конце статьи выражение «если перепродажа или замена была произведена разумным образом и в разумные сроки после расторжения договора».

179. Некоторые представители выразили мнение, что статья 85 не является необходимой и должна быть изъята, поскольку применение других статей, содержащих общие правила в отношении убытков, к конкретным случаям, рассматриваемым в этой статье, приведет к такому же результату, который предусмотрен в статье 85. Однако против изъятия этой статьи были выдвинуты возражения на том основании, что содержащиеся в ней положения имеют важный практический характер и устраняют необходимость прохождения через трудный процесс толкования других статей, для того чтобы прийти к аналогичному решению.

180. Несколько представителей указали на тесную взаимосвязь между статьями 82—89 и предложили рассматривать эти статьи совместно.

181. Рабочая группа просила Редакционную группу, созданную для рассмотрения статьи 84²², с учетом замечаний и предложений представителей по этой статье подготовить проект статьи 85.

182. Редакционная группа VII представила свое предложение Рабочей группе на ее пятнадцатом заседании 30 января 1974 года. Рабочая группа постановила утвердить текст, предложенный Редакционной группой, с незначительным изменением. Текст утвержден в следующей формулировке:

«Если договор расторгнут разумным образом, и в разумные сроки после расторжения покупатель купил товар взамен или продавец перепродал товар, он может, не требуя возмещения убытков в соответствии с положениями статей 82 и 84, потребовать возмещения разницы между договорной ценой и ценой, уплаченной за товар, куп-

²² См. пункт 174, выше.

ленный взамен, или ценой, полученной от перепродажи».

Статья 86

183. Статья 86 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Убытки, предусмотренные в двух предыдущих статьях, могут быть увеличены на сумму любых разумных издержек, фактически произведенных вследствие неисполнения, или до суммы любого понесенного убытка и упущенной выгоды, которые неисполнившая сторона должна была предвидеть во время заключения договора, принимая во внимание обстоятельства, которые она знала или должна была знать, как возможные последствия нарушения договора».

184. Несколько представителей предложили изъять эту статью на том основании, что после утверждения пересмотренного текста статьи 82 статья 86 становится излишней.

185. Рабочая группа постановила изъять эту статью.

Статья 87

186. Статья 87 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Если товар не имеет рыночной цены, то убытки исчисляются согласно правилам статьи 82».

187. Рабочая группа постановила изъять эту статью.

Статья 88

188. Статья 88 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Сторона, ссылающаяся на нарушение договора, обязана принять все разумные меры для уменьшения понесенного убытка. Если она не сделает этого, то другая сторона может потребовать уменьшения суммы возмещения убытков».

189. Один из представителей предложил изъять эту статью, однако другие представители считали, что статья является полезной и ее следует оставить.

190. Было представлено несколько предложений редакционного характера. Была высказана мысль о том, что именно судья должен решать, принятия каких мер можно ожидать от пострадавшей стороны для уменьшения понесенного убытка, и поэтому следует исключить слово «все» перед словами «разумные меры». Другое предложение, которое получило значительную поддержку, касалось замены выражения «все разумные меры» словами «такие меры, которые могут быть разумными в этих условиях». Смысл другого предложения заключался в том, что если оставить ссылку на «убыток», то в текст следует включить слова «включая потери прибыли». Наконец, было предложено добавить в конце статьи слова «на величину убытка, которого можно было бы, по-видимому, избежать».

191. Рабочая группа предложила Редакционной группе, первоначально учрежденной для рассмотрения статьи 84 (Редакционная группа VII)²³, рассмотреть также статью 88 и подготовить ее проект.

192. Редакционная группа VII представила свое предложение Рабочей группе на ее пятнадцатом заседании 30 января 1974 года (см. пункт 194, ниже).

193. Один из представителей, высказывая свои замечания по тексту, представленному Редакционной группой, предложил заменить в проекте слова «сокращения возмещаемых убытков на сумму...» словами «сокращения суммы возмещаемых убытков на...».

194. Рабочая группа постановила утвердить проект, представленный Редакционной группой VII. Текст утвержден в следующей формулировке:

«Сторона, ссылающаяся на нарушение договора, принимает такие меры, которые могут быть разумными в этих условиях, для уменьшения потерь, включая потери прибыли, в результате нарушения договора. Если она не принимает таких мер, то сторона, нарушившая договор, может потребовать сокращения возмещаемых убытков на сумму возможного уменьшения».

Статья 89

195. Статья 89 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«В случае обмана или мошенничества сумма возмещения убытка будет определяться правилами, применимыми к договорам продажи, не регулируемым настоящим Законом».

196. Было сделано несколько замечаний, касающихся необходимости в этой статье. Представители, выступавшие за ее изъятие, отметили, что национальный закон будет применяться даже в случае отсутствия этой статьи. Было высказано также мнение, что в случае изъятия этой статьи в Закон придется включить четкое положение о том, что положения настоящего Закона не наносят ущерба положениям национального закона, касающимся случаев обмана или мошенничества.

197. Несколько представителей выразили свое согласие с существованием предложения, содержащегося в пункте 73 документа A/CN.9/WG.2/WP.17. Один из представителей отметил, что это предложение на практике поднимет вопрос о действительности договора, который выходит за рамки настоящего Закона. Он отметил далее, что обман или мошенничество и действительность договора являются вопросами государственной политики, которые регулируются положениями национального закона, имеющими обязательную юридическую силу.

198. Рабочая группа постановила оставить статью 89 ЮЛИС без изменений.

199. На основе предложения одного из наблюдателей Рабочая группа постановила затем изъять подзаголовки в главе V (раздел IV) ЮЛИС.

²³ См. пункт 174, выше.

Раздел V. Расходы

Статья 90

200. Статья 90 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Расходы по поставке товара несет продавец; все последующие расходы после поставки товара несет покупатель».

201. После обсуждения вопроса о необходимости в этой статье и ее связи с обычаями международной торговли Рабочая группа постановила изъять эту статью.

Раздел VI. Сохранение товара

Статьи 91—95

202. Статьи 91—95 ЮЛИС сформулированы следующим образом:

«Статья 91

Если покупатель задерживает приемку товара или уплату цены, продавец обязан принять разумные меры для обеспечения сохранности товара; он имеет право удержать товар до тех пор, пока покупатель не возместит ему разумные расходы.

Статья 92

1. Если товар был получен покупателем и покупатель намерен отказаться от него, он должен принять разумные меры для обеспечения сохранности товара; он имеет право удержать товар до тех пор, пока продавец не возместит ему разумные расходы.

2. Если товар, отгруженный покупателю, был передан в его распоряжение в месте назначения и покупатель намерен отказаться от него, он должен взять его во владение за счет продавца, если только это может быть сделано без уплаты цены и без неразумных неудобств или расходов. Это положение не применяется в том случае, если в месте назначения товара находится продавец или лицо, уполномоченное получить товар от его имени.

Статья 93

Сторона, которая должна принять меры для обеспечения сохранности товара, может сдать его на склад третьего лица за счет другой стороны, если только связанные с этим расходы не будут неразумными.

Статья 94

1. Сторона, которая в случаях, предусмотренных в статьях 91 и 92, должна принять меры для обеспечения сохранности товара, может его продать любыми подходящими способами, если другая сторона неразумно задержала приемку товара, или его получение обратно, или оплату расходов по хранению, при условии что она сообщила о своем намерении продать товар.

2. Сторона, продавшая товар, может удержать от выручки от продажи сумму, равную разумным расходам по хранению или продаже товара, а остаток должна передать другой стороне.

Статья 95

Если в случаях, предусмотренных в статьях 91 и 92, возможна утрата товара или его скорая порча, или если его хранение влечет неразумные расходы, то сторона, которая должна сохранить товар, обязана продать его, как предусмотрено в предыдущей статье 94».

203. В отношении статьи 91 один из представителей высказал мнение, что эта статья является полезной лишь в случаях, когда право собственности переходит до осуществления сдачи товара.

204. Другой представитель отметил, что понятие права на отказ, содержащееся в статье 92, не определялось и не использовалось ранее в Законе.

205. Рабочая группа постановила утвердить статьи 91—95 ЮЛИС без изменений.

Глава VI. Переход рисков

206. Глава VI ЮЛИС — Переход рисков (статьи 96—101) — рассматривалась Рабочей группой в три этапа: 1) вступительное положение, содержащееся в статье 96; 2) группа трех взаимосвязанных статей, излагающих существенные положения (статьи 97—99); 3) две заключительные статьи (статьи 100—101).

Статья 96

207. Статья 96 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Если риски перешли на покупателя, он обязан уплатить цену, несмотря на утрату или порчу товара, если только эти обстоятельства не были вызваны действиями продавца или лица, за которое он несет ответственность».

208. Рассматривался вопрос о том, следует ли оставить эту статью или ее следует исключить как лишнюю.

209. С одной стороны, было отмечено, что данное положение о том, что, если риск перешел на покупателя, он обязан уплатить цену, «несмотря на утрату или порчу товара», указывает на явное последствие перехода риска и поэтому излишне. Обращалось внимание на статью 35, одобренную Рабочей группой. Далее указывалось на то, что в статье, судя по всему, дается определение риска утраты, однако она является недостаточной для данной цели.

210. С другой стороны, отмечалось, что, хотя правило, содержащееся в статье 96, может быть вполне понятным для юристов, работающих с Единым образным законом, определение этого правила в главе VI могло бы оказать помощь другим. Большинство представителей придерживались точки зрения, что статью 96 следует сохранить. Один из представителей сказал о необходимости поместить данную статью после статей 97—99.

211. Был поднят вопрос, касающийся сохранения заключительной фразы статьи, рассматривающей утрату или порчу товара, вызванную действиями продавца «или лица, за которое он несет ответственность». Отмечалось, что этот принцип действует на протяжении всего Единообразного закона, не будучи четко выраженным; определять этот принцип в отдельных случаях означало бы усомниться в общем принципе. Был сделан вывод, что с этим моментом связана проблема, требующая внимания со стороны Рабочей группы при окончательном чтении проекта.

212. Рабочая группа постановила одобрить статью 96, а принятие окончательного решения в отношении выражения «или лица, за которое он несет ответственность» отложить до следующей сессии.

Статьи 97—99

213. Рабочая группа рассмотрела положения трех смежных статей 97—99 в их совокупности. Данные статьи сформулированы следующим образом:

«Статья 97

1. Риски переходят на покупателя с момента сдачи товара, произведенной на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем законе.

2. В случае передачи товара, не соответствующего договору, риски переходят на покупателя, независимо от несоответствия товара договору, с момента передачи, состоявшейся на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем Законе, если покупатель не заявил о расторжении договора и не потребовал замены товара.

Статья 98

1. Если передача товара задерживается вследствие нарушения покупателем своих обязанностей, риски переходят на покупателя, считая с последнего дня, когда без такого нарушения сдача могла бы быть произведена согласно договору.

2. Если продажа относится к товарам, определенным родовыми признаками, то опоздание со стороны покупателя влечет за собой переход на него рисков только в том случае, если продавец выделил товары, явно предназначенные для исполнения договора, и отправил об этом покупателю извещение.

3. Если товары, определенные родовыми признаками, являются такими, что продавец не может выделить часть их в ожидании приемки товара покупателям, то достаточно, чтобы продавец выполнил все действия, необходимые для того, чтобы покупателю была предоставлена возможность принять товар.

Статья 99

1. Если продан товар, находящийся в процессе перевозки морем, то покупатель несет риски с момента сдачи товара перевозчику.

2. Если в момент заключения договора продавец знал или должен был знать, что товар погиб или испорчен, то риски остаются на нем до момента заключения договора».

214. В докладе Генерального секретаря по вопросам, представленным в главах IV—VI Единообразного закона, обсуждаются положения главы VI ЮЛИС с уделением особого внимания решению Рабочей группы, принятому на третьей сессии, исключить определение «поставки» в статье 19 ЮЛИС²⁴. В данном докладе (пункт 76) вносится предложение о пересмотре и объединении выше-названных статей. Одним из аспектов данного предложения является то, что риск переходит на покупателя или на перевозчика с момента «передачи» ему товара; в докладе обсуждается вопрос о возложении риска ущерба в связи, помимо прочего, с вопросом, какая сторона в соответствии с обычной коммерческой практикой обеспечит наиболее действительную страховку этих товаров (пункты 70—73).

215. Рабочая группа обсудила вопрос о том, должна ли центральная концепция передачи риска заключаться в «поставке» товаров или «передаче» товаров покупателю. Некоторые представители предпочли использовать «поставку» в качестве ключевой концепции и предложили, чтобы правила риска, изложенные в главе VI, содержали ссылку на правила «поставки», изложенные в статье 20. По их мнению, в статье 20 содержатся отвечающие требованиям определения «поставки»; с другой стороны, было указано, что статья 20 определяет обязанности продавца в отношении выполнения и что в соответствии со статьей 20 обязанности продавца могут быть выполнены, даже если покупатель никогда не вступил в физическое владение товарами.

216. Некоторые делегаты попросили разъяснить термин «передача» товаров; было предложено предоставление товаров в распоряжение покупателя в помещениях продавца рассматривать в качестве «передачи» товаров. В ответ на это было отмечено, что термин «передача» используется в различных статьях ЮЛИС и в статье 20, как она была одобрена Рабочей группой, и что явно подразумевается, что этот термин относится к передаче владения, в результате которой покупатель или перевозчик принимает товары. Некоторые представители отметили, что Единообразный закон должен быть ясен по этому вопросу, для того чтобы передать риск потери стороне, которая владеет или распоряжается товарами и которая, по всей вероятности, наиболее эффективно была бы покрыта страхованием. Были обсуждены выражения, которые следует уточнить по этому вопросу, такие как «приемка» товаров.

217. В свете этих дискуссий один представитель внес проект предложения, который Рабочая группа использовала бы в качестве базы для дальнейших обсуждений. Это предложение гласит:

«Статья 97

1. В случае если договор о продаже предусмат-

²⁴ A/CN.9/WG.2/WP.19, глава III, пункты 64—105, см. раздел 5, ниже.

ривает перевозку товаров, риск переходит на покупателя, когда товары передаются перевозчику для передачи покупателю.

2. Первый пункт должен также применяться в случае, если во время заключения договора товары уже находятся в пути. Однако в тех случаях, когда продавец знал или должен был знать, что товар погиб или испортился, риски остаются на нем до момента заключения договора.

«Статья 98

1. В случаях, не охватываемых статьей 97, риск переходит на покупателя с момента, когда товар передан в его распоряжение и принят им.

2. Пункт 1 должен также применяться в случае поставки товаров, не соответствующих договору, когда покупатель не потребовал поставки нового товара и не заявил о расторжении договора.

3. Если товар был передан в распоряжение покупателя, однако не был им принят или был принят им с опозданием, и этот факт является нарушением договора, риск переходит на покупателя начиная с последнего дня, когда он мог бы принять товар, не нарушив договор.

218. Рабочая группа обсудила вышеуказанную статью 97 из приведенного выше предложения, которая касается перехода риска, если договор предусматривает перевозку товаров. Было отмечено, что пункт 1 является комбинацией положений статей 19(2) и 97(1) ЮЛИС.

219. Было отмечено, что пункт 1 несовместим с определением некоторых важных торговых условий: например, «сиф», согласно определению, данному в «Incoterms», предусматривает переход риска в момент перемещения товара через борт корабля. Было предложено, что ввиду важности таких торговых условий в пункт 1 следует включить особую ссылку на обычай «с учетом статьи 9». С другой стороны, ряд представителей поддержали точку зрения, что Единый закон делает правомерным использование условий договора (статья 5) и подходящих обычаев (статья 9); особые ссылки в отдельных случаях поставили бы под сомнение этот общий принцип.

220. Рабочая группа одобрила пункт 1 статьи 97 в вышеуказанном предложении.

221. В отношении пункта 2 этого же проекта статьи было отмечено, что это предложение является пересмотром статьи 90 ЮЛИС.

222. Рабочая группа одобрила первое предложение приведенного выше пункта 2.

223. Вопросы, возникшие в отношении второго предложения, касались случаев, когда продавец во время заключения договора знал или должен был знать, что товар погиб или испортился. Было предложено, что в этих случаях допущение перехода риска на покупателя во время заключения договора несправедливо по отношению к покупателю в ситуации, которая может привести к обману. Кроме

того, поскольку договор был заключен, пока товары находились в пути, данное положение вызовет трудные проблемы доказательств в отношении того, когда именно был причинен дальнейший ущерб в пути. Внимание было направлено на новую редакцию в докладе Генерального секретаря (статья 97(3) в пункте 76)²⁵, согласно которой в этих случаях риск остается на продавце, если он не сообщит о потере или ущербе покупателю.

224. Затем Рабочая группа рассмотрела статью 98, в которой говорится о договорах, не связанных с перевозкой грузов. В пункте 1 внимание было сконцентрировано на положении о том, что риск переходит на покупателя с момента, когда товар «передан в его распоряжение и принят им». Ряд делегаций указали, что слово «передача» было бы яснее и что ссылка на передачу товара в распоряжение покупателя является излишней и приводит к путанице, поскольку покупатель едва ли может «принять» товар, если товар не был предоставлен в его распоряжение. Другие делегаты предпочли предложенную формулировку на том основании, что она устраняет проблемы в отношении «передачи» товара, как это обсуждалось выше. Рабочая группа утвердила пункт 1.

225. В пункте 2 рассматривается влияние несоответствия товара на переход риска и на правомочность покупателя аннулировать договор после утери или порчи несоответствующего товара. Было отмечено, что включение этого пункта в статью 98 делает это предложение неприменимым к случаям, когда договор предусматривает перевозку товаров (статья 97). Было решено, что следует избегать этого непреднамеренного результата, рассмотрев вышеуказанную проблему в новой статье [98-бис].

226. В пункте 3 рассматривается влияние опоздания со стороны покупателя при приемке товаров. Слово «дня» было заменено словом «момента». С этими изменениями пункт 3 был принят.

227. Рабочая группа постановила дополнить вышеуказанные положения дальнейшей статьей, аналогичной пункту 2 статьи 98 ЮЛИС, в которой рассматриваются договоры, относящиеся к неопределенным товарам (товарам, не определенным родовыми признаками). Эта статья, предложенная одним наблюдателем и одобренная Рабочей группой, гласит:

«Когда договор относится к неопределенным товарам, риск ни в коем случае не переходит на покупателя до того момента, когда товары будут четко определены для исполнения договора и покупатель будет информирован о таком определении».

228. В связи с вышеуказанной новой статьей некоторые представители предположили, что слова «договор относится к неопределенным товарам», возможно, недостаточно ясны.

229. Некоторые делегаты предложили, чтобы эта

²⁵ См. приложение IV к данному докладу, приводится в разделе 5, ниже.

глава включала в себя статью, в которой конкретно рассматривается переход риска в случае, когда товары находятся у третьей стороны, например, у депозитария или владельца склада. По мнению других делегаций, такое положение является излишним и усложняет текст. Было решено в этом случае не давать формулировки такого положения.

230. Рабочая группа постановила учредить редакционную группу (Редакционная группа VIII), состоящую из представителей Австрии, Венгрии, Японии и Соединенных Штатов Америки, и попросила ее составить проект положений *a* по ситуации, рассматриваемой в статье 97(2) (второе предложение) (т. е. продавец знал или должен был знать, что товар погиб или испортился, — см. пункт 223, выше), и *b* для новой статьи по вопросу, упомянутому в пункте 225, выше.

231. Редакционная группа VIII представила свои предложения Рабочей группе на ее восемнадцатом заседании 31 января 1974 года. Этими предложениями являются: *a*) пересмотр второго предложения пункта 2 статьи 97; *b*) добавление предложения в пункт 2 статьи 98; *c*) новая статья 98-бис. Эти предложения были включены в сводный текст статей 97, 98 и 98-бис следующим образом:

«Статья 97

1. Когда договор купли-продажи предусматривает перевозку товара, риски переходят на покупателя с момента сдачи товара перевозчику для передачи покупателю.

2. Положение первого пункта также действует, если в момент заключения договора товар уже находился в процессе перевозки. Однако, если в это время продавец знал или должен был знать о том, что товар был утрачен или поврежден, риски, связанные с этой утратой или повреждением, остаются на нем, пока он не сообщит об этом факте покупателю.

Статья 98

1. В случаях, не предусмотренных положениями статьи 97, риски переходят на покупателя с того момента, когда товар был передан в его распоряжение или принят им.

2. Если товар был передан в распоряжение покупателя, но не был принят им или был принят им с опозданием — и этот факт представляет собой нарушение договора, — риски переходят на покупателя начиная с последнего момента, когда он мог принять товар, не совершая нарушения договора. Однако, если договор связан с куплей-продажей не определенного к тому времени товара, товар не считается переданным в распоряжение покупателя до тех пор, пока он не был четко определен в договоре и пока покупатель не извещен о таком определении.

Статья 98[-бис]

1. Если товар не соответствует договору и такое несоответствие представляет собой существенное нарушение, риски не переходят на по-

купателя до тех пор, пока он имеет право расторгнуть договор.

2. В случае существенного нарушения договора по причинам, не связанным с несоответствием товара, риски не переходят на покупателя в отношении утраты или повреждения в результате такого нарушения».

232. Первое предложение предусматривало составление нового проекта положений пункта 2 статьи 97 (второе предложение), рассматривающих случаи, в которых продавец знал или должен был знать о том, что товар был утерян или испортился. Предложенная формулировка была утверждена Рабочей группой.

233. Второе предложение сводилось к добавлению к пункту 2 статьи 98 предложения, распространяющегося на случаи, когда товар не был определен в момент заключения договора. Редакционная группа предложила это добавление в качестве разъяснения положения, утвержденного ранее Рабочей группой в качестве новой статьи (см. выше, пункт 227); в соответствии с этим предложением данная новая статья не будет включена в текст Закона. Редакционная группа предложила, чтобы положение, относящееся к неопределенным товарам, было отражено в контексте статьи 98, в которой рассматриваются случаи, не подразумевающие перевозку товара, когда риски, связанные с потерей в случае задержки принятия товара покупателем, могут перейти на покупателя, хотя товар еще остается у продавца.

234. Один из наблюдателей предложил, чтобы положение о неопределенном товаре было сохранено в отдельной статье, с тем чтобы правило об определении и извещении распространялось также на случаи, предусматривающие перевозку. Это предложение было отклонено, в частности, на основании того, что подобное положение затронет случаи перехода рисков, когда товар передан перевозчику; извещение об отгрузке в некоторых случаях может надлежащим образом направляться покупателю после передачи товара перевозчику и начала процесса перевозки; правило о том, что риски, связанные с потерей, переходят лишь в момент извещения, вызовет практические проблемы доказательств в отношении времени повреждения в ходе перевозки. Было также отмечено, что в нормальном случае передача товара перевозчику представляет собой определение товара.

235. Один из представителей предложил, чтобы последнее предложение пункта 2 статьи 98 после изъятия вводного слова «однако» стало отдельным пунктом 3. Один из наблюдателей предложил, чтобы выражение «определен в договоре» в упомянутом выше предложении было заменено выражением «определен для выполнения договора».

236. Один из наблюдателей предложил включить следующий текст в статью 98 проекта к качеству пункта 4:

«4. Если срок доставки наступил и сдача осуществляется (в соответствии со статьей 20) путем передачи товара в распоряжение покупателя в

месте его деятельности или в месте деятельности третьего лица, риски тем самым переходят на покупателя».

237. Наблюдатель, представивший это предложение, заявил, что предложенное положение будет подчинено положению последующей статьи, согласно которому условием перехода рисков является определение товара. Это положение охватывает, например, такие случаи, когда товар находится на хранении у третьего лица или производится им.

238. Некоторые представители выступили против упомянутого выше предложения, считая его слишком неопределенным. Однако один из представителей согласился с этим предложением при условии, что слова «в месте деятельности третьего лица» будут заменены словами «на складе третьего лица с согласия покупателя». Другой представитель считал, что понятие «третьего лица» в этом предложении является слишком широким. Рабочая группа пришла к выводу, что она не может принять решения по данному предложению на нынешней сессии. Некоторые представители считали, что в этом предложении затронута важная проблема, которая должна быть рассмотрена на последующей стадии.

239. В новой статье [98-бис], предложенной Редакционной группой, рассматриваются последствия нарушения договора продавцом на переход рисков на покупателя. Было отмечено, что два пункта этой статьи предусматривают различные последствия существенного нарушения в отношении 1) несоответствия товара и 2) других видов нарушения (таких как задержка доставки, неправильная отгрузка и т. д.). Некоторые представители поддержали это предложение; другие представители считали, что предложение является новым и интересным и заслуживает дальнейшего рассмотрения, но не решались дать согласие на его принятие в установленные сроки.

240. Один из наблюдателей отметил, что проблема, рассматриваемая в данной статье, уже решена в подпункте а пункта 2 статьи 79, однако два представителя сомневались в правильности этого толкования; был поднят также вопрос о том, заметят ли лица, использующие настоящий Закон, взаимосвязь между главой VI и статьей 79. Этот же наблюдатель предложил следующую формулировку данной статьи: «Если продавец не выполнил своих обязательств, вытекающих из договора купли-продажи или настоящего Закона, положения статей 97 и 98 не наносят ущерба санкциям, предоставляемым покупателю в связи с таким невыполнением».

241. Рабочая группа постановила:

а) утвердить статью 97, предложенную Редакционной группой (пункт 231, выше);

б) утвердить статью 98 (пункт 231, выше), за исключением последнего предложения в пункте 2, которое будет рассмотрено на следующей сессии;

в) отложить принятие окончательных мер по предложенной новой статье [98-бис] до следующей сессии;

г) не включать в Закон ранее принятую новую статью о неопределенных товарах (пункт 227, выше).

Статьи 99—101

242. В статьях 99—101 ЮЛИС говорится следующее:

Статья 99

1. Если продан товар, находящийся в процессе перевозки морем, то покупатель несет риски с момента сдачи товара перевозчику.

2. Если в момент заключения договора продавец знал или должен был знать, что товар погиб или испорчен, то риски остаются на нем до момента заключения договора.

Статья 100

Если в случае, предусмотренном в пункте 3 статьи 19, продавец в момент отправки извещения или документа, специфицирующего товар, знал или должен был знать, что товар погиб или испорчен после сдачи его перевозчику, то риски продолжают оставаться на продавце до момента, когда он направил извещение или документ.

Статья 101

Переход рисков не обязательно связан с условием о расходах.

243. Было отмечено, что некоторые из положений этих статей содержатся в статьях, утвержденных Рабочей группой, а другие положения являются излишними и бесполезными.

244. Рабочая группа постановила изъять статьи 99—101 ЮЛИС.

III. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА

245. Рабочая группа, принимая во внимание предложения, сформулированные в документе A/CN.9/WG.2/L.1 в отношении методов работы, и после прений по этому пункту повестки дня постановила:

а) просить Секретариат распространить до 15 марта 1974 года среди представителей государств — членов Рабочей группы и наблюдателей, принимавших участие в работе сессии, тексты статей Единобразного закона, утвержденных или отложенных для дальнейшего рассмотрения;

б) просить представителей государств-членов и наблюдателей, принявших участие в работе сессии, направить Секретариату свои замечания и предложения по этим текстам по возможности к 31 августа 1974 года;

в) просить Секретариат с учетом замечаний и предложений, поступивших от представителей к упомянутому выше сроку, подготовить исследование нерешенных вопросов, включая возможные решения по ним, и распространить это исследование среди членов Рабочей группы до 30 ноября 1974 года;

г) провести шестую сессию Рабочей группы с 10 по 21 февраля 1975 года при условии утверждения этих сроков Комиссией.

2. ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ТЕКСТ СТАТЕЙ ЕДИНООБРАЗНОГО ЗАКОНА О МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПЛЕ-ПРОДАЖЕ ТОВАРОВ, УТВЕРЖДЕННЫХ ИЛИ ОТЛОЖЕННЫХ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАССМОТРЕНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПЛЕ-ПРОДАЖЕ ТОВАРОВ НА ЕЕ ПЕРВЫХ ПЯТИ СЕССИЯХ (A/CN.9/87, ПРИЛОЖЕНИЕ I)

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Статьи</i>
Глава I. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ЗАКОНА	1—8
Глава II. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	9—17
Глава III. ОБЯЗАННОСТИ ПРОДАВЦА	18—55
Раздел I. Поставка товара и документов	19—40
Подраздел 1. Обязанности продавца в отношении срока и места поставки товара	20—32
Подраздел 2. Обязанности продавца в отношении соответствия товара	33—40
Раздел II. Санкции, применяемые в случае невыполнения договора продавцом	41—51
Раздел III. Переход права собственности	52—55
Глава IV. ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ	56—72-бис
Раздел I. Уплата цены	56-бис—64
А. Определение цены	57
В. Место и дата платежа	58—64
Раздел II. Приемка товаров	65—66
Раздел III. Санкции за нарушение договора покупателем	67—72-бис
Глава V. ПОЛОЖЕНИЯ, ОБЩИЕ ДЛЯ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПРОДАВЦА И ПОКУПАТЕЛЕЙ	73—95
Раздел I. Нарушение договора до наступления срока исполнения	73—75
Раздел II. Освобождение от ответственности	76—77
Раздел III. Последствия расторжения договора	78—81
Раздел IV. Дополнительные правила о возмещении убытков	82—90
Раздел V. Сохранение товара	91—95
Глава VI. ПЕРЕХОД РИСКОВ	96—101

Единый закон о международной купле-продаже товаров*

**ГЛАВА I
СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ЗАКОНА**

Статья 1

1. Настоящий закон применяется к договорам о купле-продаже товаров, заключенным между сторонами, предприятия которых находятся в разных государствах:

а) когда оба эти государства являются Договаривающимися государствами; или

б) когда нормы международного частного права требуют применения права одного из Договаривающихся государств.

2. [Тот факт, что предприятия сторон находятся в разных государствах, не принимается во внимание, когда этот факт не явствует ни из договора, ни из

* Квадратные скобки означают, что Рабочая группа еще не приняла окончательного решения в отношении положений, содержащихся в этих скобках. Где необходимо, были сохранены заголовки ЮЛИС для облегчения ссылки. Секретариатом были включены некоторые новые заголовки, не содержащиеся в ЮЛИС; все такие заголовки приводятся в квадратных скобках.

деловых отношений или обмена информацией между сторонами в любое время до заключения договора или при его заключении.]

3. Настоящий закон применяется также в тех случаях, когда стороны избрали его как закон договора.

Статья 2

Настоящий закон не применяется к продаже:

1. а) товаров такого рода и в таком количестве, которые обычно приобретаются физическим лицом для личного, семейного или домашнего пользования, если только из договора [или из деловых отношений или обмена информацией между сторонами в любое время до заключения договора или при его заключении] не явствует, что товары приобретены для иного использования;

б) с аукциона;

в) во исполнение судебного решения или в ином порядке в соответствии с законом.

2. Настоящий закон не распространяется также на продажу:

- a) ценных бумаг, акций, инвестиционных ценных бумаг, оборотных документов и денег;
- b) судов морского и внутреннего плавания и воздушных судов [зарегистрированных или подлежащих регистрации];
- c) электроэнергии.

Статья 3

1. [Настоящий закон не применяется к договорам, по которым обязательства сторон по существу отличаются от обязательств поставки и оплаты товаров.]

2. По смыслу настоящего закона к продажам приравниваются договоры о поставке товаров, подлежащих изготовлению или производству, если только сторона, заказывающая товары, не берет на себя обязательство поставить существенную часть материалов, необходимых для такого изготовления или производства.

Статья 4

В настоящем законе:

a) [если одна из сторон располагает предприятиями более чем в одном государстве, ее предприятием считается основное предприятие, если только какое-либо другое предприятие не имеет более близкого отношения к договору и его исполнению, с учетом обстоятельств, известных сторонам или предполагавшихся ими в момент заключения договора;]

b) если сторона не имеет предприятия, принимается во внимание ее постоянное место пребывания;

c) во внимание не принимается ни национальная принадлежность сторон, ни гражданский или торговый характер сторон или договора;

d) под «Договаривающимся государством» понимается государство, которое является участником Конвенции от ... о ... и приняло настоящий закон без какой-либо оговорки [декларации], исключающей применение этого закона к договору;

e) любые два или несколько государств не считаются «разными государствами», если в отношении их имеется заявление об этом, сделанное в соответствии со статьей [11] Конвенции от ... о ... и находящееся в силе по отношению к ним.

Статья 5

Стороны могут не применять настоящий закон, а также ограничить или изменить действие любого из его положений.

Статья 6

(Перенесена в пункт 2 статьи 3)

Статья 7

(Перенесена в статью 4 c)

Статья 8

Настоящий закон регулирует только те обязательства продавца и покупателя, которые вытекают из договора продажи. В частности, если иное не предусмотрено в этом законе, то он не касается ни составления договора, ни последствий, вытекающих из договора в отношении права собственности на проданный товар, ни силы договора или содержащихся в нем положений, ни обычаев.

ГЛАВА II

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 9

1. [Стороны связаны обычаями, на которые они определенно сослались или которые они подразумевали, и установившейся между ними практикой.]

2. [Обычаи, которые считаются подразумеваемыми сторонами как применимые к договору, включают любой обычай, который им известен и который широко известен в международной торговле и постоянно соблюдается сторонами в договорах подобного типа, и любой обычай, о котором стороны должны знать, потому что он широко известен в международной торговле и постоянно соблюдается сторонами в договорах подобного типа.]

3. [В случае расхождения с настоящим законом превалируют такие обычаи, если иное не согласовано сторонами.]

4. [В случае применения выражений, положений или форм договора, обычно используемых в торговле, они истолковываются согласно смыслу, широко распространенному и постоянно им придаваемому в торговле, если иное не согласовано сторонами.]

Статья 10

[С точки зрения настоящего закона нарушение договора считается существенным во всех случаях, когда сторона, нарушившая договор, знала или должна была знать во время заключения договора, что разумное лицо, выступающее в том же качестве и находящееся в положении другой стороны, не заключило бы договора, если бы оно предвидело это нарушение и его последствия.]

Статья 11

Под выражением «короткий срок», в течение которого должно быть совершено какое-либо действие, понимается такой короткий срок, который является практически возможным в данных обстоятельствах.

Статья 12

(Изъята)

Статья 13

(Изъята)

Статья 14

Сообщения, предусмотренные настоящим зако-

ном, должны осуществляться обычными при данных обстоятельствах средствами.

Статья 15

[Никакая форма не требуется для договора продажи. В частности, он может доказываться свидетельскими показаниями.]

Статья 16

Если согласно положениям настоящего закона одна из сторон имеет право потребовать от другой стороны исполнения какого-либо обязательства, суд будет обязан вынести решение об исполнении в натуре или привести в исполнение в принудительном порядке судебные решения об исполнении в натуре только в соответствии с положениями статьи VII Конвенции от 1 июля 1964 года о Единообразном законе о международной продаже товаров.

Статья 17

[При толковании и применении положений настоящего закона надлежит учитывать его международный характер и необходимость содействовать единообразию [в его толковании и применении].]

ГЛАВА III

ОБЯЗАННОСТИ ПРОДАВЦА

Статья 18

Продавец обязуется поставить товары, передать все соответствующие документы и передать право собственности на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем Законе.

Раздел I. Поставка товара (и документов)

Статья 19 (Изъята)

Подраздел 1. Обязанности продавца в отношении срока и места поставки товара

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 дея-

тельности 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 условленное место. Если на товарах не имеется ясно выраженных отметок, путем нанесения адреса или иным способом, о его 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, предусмотренных договором или обычаем.

Статьи 24—32

(Включены в статьи 41—47)

Подраздел 2. Обязанности продавца в отношении соответствия товара

Статья 33

1. Продавец поставляет товары, количество, качество и спецификация которых соответствуют 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 пола-

гался или для него было неразумным полагаться на опыт и суждения продавца;

с) обладают качествами товаров, представленных продавцом покупателю в качестве образца или модели;

д) находятся в контейнерах или упаковке, обычной для таких товаров.

2. Продавец не несет ответственности в соответствии с подпунктами а—д предыдущего пункта за любой дефект, если во время заключения договора покупатель знал или не мог не знать о таком дефекте.

Статья 34

(Изъята)

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 поставленных 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 39, 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.

Раздел II. [Санкции, применяемые в случае невыполнения договора продавцом]

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:

а) осуществить права, предусмотренные в статьях 42—46;

б) 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 в 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:

а) если невыполнение продавцом любого из его обязательств по договору купли-продажи или по настоящему Закону составляет нарушение договора в целом, или

б) 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:

а) 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];

б) 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 разрыва 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

(Изята)

Статья 49

(Изята)

Статья 50

(Перенесена в статью 23)

Статья 51

(Изята)

Раздел III. Переход права собственности**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

(Изъята)

Статья 54

(Перенесена в статью 21)

Статья 55

(Включена в статьи 41—47)

ГЛАВА IV**ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ****Статья 56**

Покупатель обязан уплатить цену и принять товар на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем Законе.

Раздел I. Уплата цены**Статья 56-бис**

Покупатель принимает меры, которые необходимы в соответствии с договором, с существующими законами и предписаниями или с действующей торговой практикой, для того чтобы обеспечить уплату цены или выдачу документов, гарантирующих платеж, таких как аккредитив или банковская гарантия.

А. Определение цены**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 может быть установлена, то покупатель обязан уплатить обычную цену на такие товары, продававшиеся при сопоставимых обстоятельствах в то время.

В. Место и дата платежа**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 59-бис

1. Покупатель уплачивает цену, когда продавец в соответствии с договором и настоящим Законом передает в распоряжение покупателя либо товар, либо товарораспорядительный документ. Продавец может сделать производство такого платежа условием передачи товара или документа.

2. Если договор предусматривает перевозку товара, то продавец может отправить товар на условиях, согласно которым товар или товарораспорядительные документы будут переданы покупателю в месте назначения против уплаты цены.

3. Покупатель не обязан уплачивать цену до тех пор, пока он не получит возможности осмотреть товар, если только согласованная между сторонами процедура поставки или платежа не противоречит предоставлению такой возможности.

Статья 60

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

Статьи 61—64

(Включены в статьи 70—72-бис)

Раздел II. Приемка товаров**Статья 65**

Обязательство покупателя принять поставку состоит в совершении всех таких действий, которые разумно предположить с его стороны, с тем чтобы дать возможность продавцу осуществить сдачу, а также в фактическом принятии товара.

Статья 66

(Включена в статьи 70—72-бис)

[Раздел III. Санкции за нарушение договора покупателем]**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

(Включена в статьи 70—72-бис)

Статья 69

(Изъята)

Статья 70

1. В случае неисполнения покупателем какого-либо из своих обязательств по договору купли-продажи и по настоящему закону продавец может:

a) осуществить права, предусмотренные в статьях 71—72-бис; и

b) потребовать возмещения убытков, как это предусматривается в статьях 82 и 83 или в статьях 84—87.

2. Покупатель ни при каких обстоятельствах не имеет права ходатайствовать перед судом или арбитражем о предоставлении ему отсрочки.

Статья 71

1. Если покупатель не уплачивает цену, продавец может потребовать от него выполнения его обязательства.

2. Если покупатель не принимает поставку или не выполняет любое иное обязательство по договору или настоящему Закону, продавец может потребовать от покупателя выполнения обязательства в той степени, в какой это конкретное выполнение может быть затребовано судом по законам его страны в отношении аналогичных договоров продаж, не регламентируемых настоящим Законом.

3. Продавец не может потребовать выполнения покупателем обязательств, если его действия были несовместимы с таким правом в результате расторжения договора в соответствии с положением статьи 72-бис.

Статья 72

Если продавец требует от покупателя исполнения договора, он может назначить дополнительный срок разумной продолжительности для исполнения договора. Если покупатель не выполнит это требование в течение дополнительного срока, или если продавец не назначил такого срока в пределах разумного периода времени, или если покупатель еще до истече-

ния соответствующего срока объявит, что он не выполнит это требование, продавец может использовать все средства защиты, предоставляемые ему в соответствии с настоящим Законом.

Статья 72-бис

Предложение А (данный текст предлагается в документе A/CN.9/WG.2/W.P.19)¹

[1. Путем уведомления покупателя продавец может объявить о расторжении договора:

a) если неисполнение покупателем любого из его обязательств по договору купли-продажи или по настоящему Закону является существенным нарушением договора, или

b) если покупатель не исполнил договор в течение дополнительного срока, установленного продавцом в соответствии со статьей 72.

2. Продавец теряет право объявить о расторжении договора, если он не уведомил об этом покупателя в течение разумного срока после того, как продавец обнаружил неисполнение договора покупателем, или должен был обнаружить его, или в случае, если продавец потребовал от покупателя исполнить договор после истечения срока, упомянутого в статье 72.]

Предложение В (текст предложения А, содержащегося в пункте 59 доклада Рабочей группы о ее пятой сессии)²

[1. Путем уведомления покупателя продавец может объявить о расторжении договора:

a) если покупатель не уплатил цену или иным образом не выполнил договора в течение дополнительного срока, установленного продавцом в соответствии со статьей 72; или

b) если товар еще не был передан и отказ покупателя уплатить цену или невыполнение им какого-либо другого из своих обязательств по договору продажи или по настоящему Закону составляет существенное нарушение.

2. Если покупатель требует, чтобы продавец сообщил ему о своем решении, предусмотренном пунктом 1 настоящей статьи, и если продавец не дает ему ответа в короткий срок, то считается, если товар еще не был передан, что продавец расторг договор.

3. Продавец теряет свое право заявить о расторжении договора, если он не уведомил покупателя до того, как была уплачена цена, или, если товар был передан, в короткий срок после истечения периода времени, установленного продавцом в соответствии со статьей 72.]

Предложение С (текст предложения В, содержащегося в пункте 59 доклада Рабочей группы о ее пятой сессии)³

¹ См. настоящий том, раздел 5, ниже.

² См. настоящий том, раздел 1, выше.

³ Там же.

2. Продавец теряет право объявить о расторжении договора, если он не уведомил об этом покупателя в течение разумного срока:

a) если покупатель не выполнил своих обязательств в срок после того, как продавцу было сообщено о том, что цена была выплачена слишком поздно, или если покупатель потребовал, чтобы он принял решение в отношении выполнения или расторжения договора;

b) если продавец потребовал от покупателя выполнения договора по истечении срока, упомянутого в статье 72;

c) во всех других случаях, после того как продавец обнаружил невыполнение договора покупателем или должен был обнаружить его. В любом случае продавец теряет свое право требовать возвращения поставленных товаров, если он не уведомил об этом покупателя в течение шести месяцев [1 года] начиная с даты передачи товаров, если только договор не оставляет за продавцом права собственности или залога на товары.

ГЛАВА V

ПОЛОЖЕНИЯ, ОБЩИЕ ДЛЯ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПРОДАВЦА И ПОКУПАТЕЛЕЙ

Раздел I. Нарушение договора до наступления срока исполнения

Статья 73⁴

1. Сторона может приостановить выполнение своего обязательства, если после заключения договора серьезное ухудшение экономического положения другой стороны или ее поведение при подготовке к исполнению или при фактическом исполнении договора дает веские основания полагать, что другая сторона не выполнит существенной части своих обязательств.

2. Если продавец отгрузил товар до того, как стали очевидными основания, изложенные в пункте 1, он может воспрепятствовать передаче товара покупателю даже в том случае, если у покупателя имеется документ, дающий ему право получить товар. Положение настоящего пункта относится только к правам на товар в отношениях между покупателем и продавцом.

3. Сторона, приостанавливающая выполнение обязательств до или после отгрузки товара, в короткий срок доводит это до сведения другой стороны и продолжает выполнять обязательства, если другая сторона предоставляет достаточные гарантии выполнения своих обязательств. Если другая сторона в разумные сроки после уведомления не обеспечивает таких гарантий, то сторона, приостановившая выполнение обязательств, может расторгнуть договор.

Статья [74] (бывшая статья 75)

1. Если, в случае заключения договоров о поставке товара отдельными партиями по причине невыполнения одной стороной какого-либо из своих обязательств по договору в отношении какой-либо партии, другая сторона имеет справедливые основания опасаться существенного нарушения договора в отношении поставки будущих партий, то она может заявить о расторжении договора на будущее при условии, что она сделает это в разумный срок.

2. Покупатель, расторгающий договор в отношении будущих поставок, может также при условии, что он сделает это одновременно, объявить о расторжении договора в отношении уже выполненных поставок, если в силу их взаимосвязи уже осуществленные поставки не могут быть использованы для целей, предусмотренных сторонами при заключении договора.

Статья [75] (бывшая статья 76)

Если до срока исполнения договора будет ясно, что одна из сторон совершит существенное нарушение договора, другая сторона может заявить о его расторжении.

Раздел II. Освобождение от ответственности

Статья [76] (бывшая статья 74)

Предложение А (текст, предварительно принятый Редакционной группой V):

[1. Если сторона не выполнила одного из своих обязательств по договору или настоящему Закону, она не несет ответственности за убытки, вытекающие из такого невыполнения, если она докажет, что в связи с обстоятельствами, возникшими не по ее вине, выполнение этого обязательства стало невозможным либо столь существенно изменилось, что представляло бы собой выполнение обязательства, совершенно иного по сравнению с тем, которое было предусмотрено в договоре. В этих целях такое невыполнение будет считаться виной, если не выполнившая обязательств сторона не докажет, что от нее неразумно было ожидать, чтобы она приняла во внимание, или избежала, или преодолела эти обстоятельства.

2. Когда невыполнение обязательств продавцом объясняется невыполнением обязательств субпоставщиком, продавец освобождается от ответственности, только если он освобожден в соответствии с положениями предыдущего пункта и если субпоставщик также был бы освобожден, если бы положения этого пункта применялись к нему.

3. Если невозможность выполнения обязательства, предусмотренная в положениях пункта 1 настоящей статьи, является лишь временной, освобождение, предоставляемое настоящей статьей, перестает иметь силу для невыполнившей стороны, когда эта невозможность устраняется, если только требуемое выполнение не изменилось столь существенно, что оно представляло бы собой выполнение совершенно иного обязательства по сравнению с предусмотренным в договоре.

⁴ Представители четырех государств-членов зарезервировали за собой право внести предложение об изменении текста на одной из последующих сессий (Доклад о пятой сессии, пункт 104, там же).

4. Не выполнившая обязательства сторона извещает другую сторону о наличии обстоятельств, которые влияют на это выполнение в соответствии с положениями предыдущих пунктов, и о той степени, в какой они влияют на него. Если она не сделает этого в разумные сроки после того, как ей становится известно или должно было стать известно о существовании таких обстоятельств, она несет ответственность за убытки, являющиеся результатом того, что она не сделала этого.]

Предложение В (текст альтернативного предложения содержится в пункте 114 доклада Рабочей группы о пятой сессии)⁵

1. Если сторона не выполнила одного из своих обязательств [в соответствии с договором и настоящим законом], она не несет ответственности [за убытки] в связи с таким невыполнением, если она докажет, что это объяснялось препятствием [которое возникло не по ее вине и являлось препятствием] такого рода, что было неразумно ожидать, что его можно было бы принять во внимание во время заключения договора, или избежать, или преодолеть впоследствии.

2. Если обстоятельства, которые привели к невыполнению обязательств, являются лишь временным препятствием, то освобождение распространяется лишь на период необходимой задержки в выполнении. Тем не менее затронутая сторона навсегда освобождается от своего обязательства, если к моменту, когда препятствие устранено, выполнение по причине задержки изменилось столь существенным образом, что оно представляло бы собой выполнение совершенно иного обязательства по сравнению с тем, которое было предусмотрено в договоре.

3. Не выполняющая обязательства сторона извещает другую сторону о наличии препятствия и его влияния на ее возможности выполнить обязательства. Если она не сделает этого в разумные сроки после того, как ей становится известно или должно было стать известно о наличии этого препятствия, она несет ответственность за убытки, являющиеся результатом того, что она не сделала этого.

4. Освобождение одной из сторон от выполнения обязательств, предусмотренное настоящей статьей, не лишает другую сторону права, которое она имеет в соответствии с настоящим законом, объявить договор расторгнутым или уменьшить цену, если только препятствие, являющееся основанием для освобождения от обязательства первой стороны, не было вызвано действиями другой стороны [или какого-либо другого лица, за действия которого эта сторона несет ответственность].]

Статья 77

(Изъята)

Раздел III. Последствия расторжения договора

Статья 78

[1. Расторжением договора обе стороны освобож-

даются от обязательств при сохранении права на возмещение убытков, которое может причитаться.

2. Если одна из сторон исполнила договор полностью или частично, она может потребовать возврата того, что ею было поставлено или уплачено. Если обе стороны имеют право требовать возврата, то он должен быть осуществлен одновременно.]

Статья 79⁶

1. Покупатель утрачивает право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца поставки товаров взамен, если он не может вернуть товар в том виде, в каком он его получил.

2. Однако предыдущий пункт не применяется:

a) если товар или часть товара погибли или испортились вследствие его недостатка, который является основанием для расторжения договора;

b) если товар или его часть погибли или испортились в результате проверки, предписанной статьей 38;

c) если покупатель до обнаружения или до момента, когда должно было иметь место обнаружение несоответствия товара договору, продал в обычном порядке, или употребил, или переработал часть товара в ходе нормального использования;

d) если невозможность вернуть товар или вернуть его в том состоянии, в каком он был им получен, не является результатом действия покупателя или лица, за действия которого он несет ответственность;

e) если повреждение или переработка товара незначительны.

Статья 80

Покупатель, утративший право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца поставить товар взамен на основании статьи 79, сохраняет все другие признаваемые за ним настоящим Законом права.

Статья 81

1. Если продавец должен возместить цену, то он должен уплатить также проценты с нее по ставке, установленной в статье 83, считая со дня платежа.

2. Покупатель должен передать продавцу эквивалент всех выгод, которые он получил от товара:

a) если он должен вернуть товар полностью или частично; или

b) если он лишен возможности вернуть товар полностью или частично, но он тем не менее осуществил свое право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца поставки товара взамен.

⁶ Один из представителей государства-члена зарезервировал за собой право изложить свою позицию в отношении пункта 2 d) данной статьи до окончательного принятия положений о переходе рисков (Доклад о пятой сессии, пункт 148 см. настоящий том, раздел I, выше). Другой представитель высказал предположение о том, что Рабочей группе во время второго чтения Закона следовало бы отнести эту статью в главу III и изменить текст статьи в соответствии с предложением, содержащимся в пункте 151 Доклада.

⁵ См. настоящий том, раздел I, выше.

*Раздел IV. Дополнительные правила
о возмещении убытков*

Статья 82⁷

Убытки за нарушение договора одной из сторон складываются из суммы, равной ущербу, включая упущенную выгоду, понесенному другой стороной в результате нарушения договора. Такое возмещение убытков не может превышать возмещение ущерба, который нарушившая сторона предвидела или должна была предвидеть во время заключения договора, принимая во внимание факты и обстоятельства, которые были ей известны или должны были быть известны как возможные последствия нарушения договора.

Статья 83

Если нарушение договора заключается в просрочке в уплате цены, то продавец будет иметь при всех обстоятельствах право на проценты на неуплаченные суммы по ставке, равной официальной учетной ставке страны, в которой продавец имеет свое предприятие или, при отсутствии такового, свое постоянное пребывание, плюс 1 процент.

Статья 84

1. В случае расторжения договора сторона, требующая возмещения убытков, может опираться на положение статьи 82 или, когда имеется текущая цена на товар, взыскивать разницу между ценой, установленной договором, и текущей ценой на дату расторжения договора.

2. При расчете суммы убытков, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, текущей ценой, которая принимается во внимание, является цена, существующая в месте, где должна осуществляться сдача товара, или, если такой текущей цены не имеется, цена в другом месте, которое служит разумным субститутом, с учетом разницы в транспортных расходах.

Статья 85

Если договор расторгнут в разумным образом, и в разумные сроки после расторжения покупатель купил товар взамен или продавец перепродал товар, он может, не требуя возмещения убытков в соответствии с положениями статей 82 или 84, потребовать возмещения разницы между договорной ценой и ценой, уплаченной за товар, купленный взамен, или ценой, полученной от перепродажи.

Статья 86

(Изыята)

Статья 87

(Изыята)

Статья 88

Сторона, ссылающаяся на нарушение договора, принимает такие меры, которые могут быть разумными в этих условиях, для уменьшения потерь,

включая потери прибыли, в результате нарушения договора. Если она не принимает таких мер, то сторона, нарушившая договор, может потребовать сокращения возмещаемых убытков на сумму возможного уменьшения.

Статья 89

В случае обмана или мошенничества сумма возмещения убытка будет определяться правилами, применимыми к договорам продажи, не регулируемым настоящим Законом.

Статья 90

(Изыята)

Раздел V. Сохранение товара

Статья 91

Если покупатель задерживает приемку товара или уплату цены, продавец обязан принять разумные меры для обеспечения сохранности товара; он имеет право удержать товар до тех пор, пока покупатель не возместит ему разумные расходы.

Статья 92

1. Если товар был получен покупателем и покупатель намерен отказаться от него, он должен принять разумные меры для обеспечения сохранности товара: он имеет право удержать товар до тех пор, пока продавец не возместит ему разумные расходы.

2. Если товар, отгруженный покупателю, был передан в его распоряжение в месте назначения и покупатель намерен отказаться от него, он должен взять его во владение за счет продавца, если только это может быть сделано без уплаты цены и без неразумных неудобств или расходов. Это положение не применяется в том случае, если в месте назначения товара находится продавец или лицо, уполномоченное получить товар от его имени.

Статья 93

Сторона, которая должна принять меры для обеспечения сохранности товара, может сдать его на склад третьего лица за счет другой стороны, если только связанные с этим расходы не будут неразумными.

Статья 94

1. Сторона, которая в случаях, предусмотренных в статьях 91 и 92, должна принять меры для обеспечения сохранности товара, может его продать любыми подходящими способами, если другая сторона неразумно задержала приемку товара, или его получение обратно, или оплату расходов по хранению, при условии что она сообщила о своем намерении продать товар.

2. Сторона, продавшая товар, может удержать от выручки от продажи сумму, равную разумным расходам по хранению или продаже товара, а остаток должна передать другой стороне.

Статья 95

Если в случаях, предусмотренных в статьях 91 и 92,

⁷ Два члена Рабочей группы зарезервировали за собой право вернуться к данной статье позже (Доклад о пятой сессии, пункт 164, см. настоящий том, раздел I, выше).

возможна утрата товара или его скорая порча или если его хранение влечет неразумные расходы, то сторона, которая должна сохранять товар, обязана продать его, как предусмотрено в предыдущей статье 94.

ГЛАВА VI ПЕРЕХОД РИСКОВ

Статья 96

Если риски перешли на покупателя, он обязан уплатить цену, несмотря на утрату или порчу товара, если только эти обстоятельства не были вызваны действиями продавца [или лица, за которое он несет ответственность].

Статья 97

1. Когда договор купли-продажи предусматривает перевозку товара, риски переходят на покупателя с момента сдачи товара перевозчику для передачи покупателю.

2. Положение первого пункта также действует, если в момент заключения договора товар уже находился в процессе перевозки. Однако, если в это время продавец знал или должен был знать о том, что товар был утрачен или поврежден, риски, связанные с этой утратой или повреждением, остаются на нем, пока он не сообщит об этом факте покупателю.

Статья 98

1. В случаях, не предусмотренных положениями статьи 97, риски переходят на покупателя с того мо-

мента, когда товар был передан в его распоряжение или принят им.

2. Если товар был передан в распоряжение покупателя, но не был принят им или был принят им с опозданием — и этот факт представляет собой нарушение договора, — риски переходят на покупателя начиная с последнего момента, когда он мог принять товар, не совершая нарушение договора. [Однако, если договор связан с куплей-продажей не определенного к тому времени товара, товар не считается переданным в распоряжение покупателя до тех пор, пока он не был четко определен в договоре и пока покупатель не извещен о таком определении.]

Статья 98-бис

1. Если товар не соответствует договору и такое несоответствие представляет собой существенное нарушение, риски не переходят на покупателя до тех пор, пока он имеет право расторгнуть договор.

2. В случае существенного нарушения договора по причинам, не связанным с несоответствием товара, риски не переходят на покупателя в отношении утраты или повреждения в результате такого нарушения.

Статья 99

(Изъята)

Статья 100

(Изъята)

Статья 101

(Изъята)

3. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ПО СТАТЬЯМ 56—70

(A/CN.9/87, ПРИЛОЖЕНИЕ II)*

СОДЕРЖАНИЕ

- I. Замечания и предложения представителя СССР (статьи 56—60)
- II. Замечания и предложения представителя Ганы (статьи 56—60)
- III. Замечания и предложения представителя Мексики (статьи 56—60)
- IV. Замечания и предложения представителя Соединенного Королевства (статья 56—60)
- V. Замечания и предложения представителей Австрии и Соединенного Королевства (статьи 61—64)
- VI. Предложение представителя Японии по статье 68 (статья 65—68)
- VII. Замечание представителя Венгрии по предложению представителя Японии по статье 68 (статья 65—68)
- VIII. Замечания и предложения представителя Франции (статьи 69 и 70)

* Ранее издан в качестве документа A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1 от 16 ноября 1972 года.

I. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ СССР

(статьи 56—60 ЮЛИС)

Статья 56

Эта статья не вызывает возражений.

Статья 57

Эту статью считаем необходимым исключить из закона. По нашему мнению, закон не должен, даже косвенным и ограниченным образом, предусматривать возможность заключения договора купли-продажи без указания в нем цены или способа ее определения.

Согласно законодательству и практике многих стран цена является необходимым или существенным условием такого договора, без которого последний не может считаться заключенным. Следует отметить, что согласно статье 8 настоящий закон не затрагивает вопросов заключения и действительности договоров.

Неправильное само по себе, как это указано выше, положение об обязанности покупателя уплатить в случае отсутствия в договоре цены или способа ее определения цену, обычно «практикуемую» продавцом во время заключения договора, является неприемлемым и по чисто практическим соображениям, а именно: как определять, какая цена «практикуется» продавцом, что может быть достаточным доказательством? Ведь в других договорах могут быть те или иные условия, отличающиеся от условий договора, заключенного с данным покупателем, и влияющие в какой-то степени на цену. Видимо, не всегда можно найти абсолютно идентичные договоры, особенно при поставках машин и оборудования. В практике торговли часто цена зависит от целого ряда факторов, включая объем других сделок, взаимоотношения и расчеты сторон по другим операциям в течение длительного времени их торговых отношений; имеют место случаи предоставления продавцом покупателю различных скидок в момент или после заключения договора, что не находит отражения в самом договоре.

Можно бы также отметить, что эта статья вообще не относится, по существу, к обязанностям покупателя, а касается вопроса определения цены.

Статья 58

Представляется целесообразным слова «в случае сомнения» заменить словами «если иное не вытекает из соглашения сторон».

Статья 59

Эта статья не вызывает возражений.

Статья 60

В целом представлялось бы уместным обсудить вопрос о возможности урегулировать срок платежа аналогично положениям о сроке поставки, как они изложены в докладе Рабочей группы о ее третьей сессии, Женева, 17—28 января 1972 года (A/CN.9/62, пункт 22)¹.

Во всяком случае, представляется полезным для упрощения существующего текста статьи 60 ЮЛИС исключить слова «никакой формальности не требуется» (как это сделано Рабочей группой на ее январской сессии при пересмотре статьи 20 ЮЛИС — см. пункт 22 документа A/CN.9/62). При этом необходимо отметить, что в том виде, как эти слова содержатся в настоящей статье, они недостаточно ясны: возникает вопрос, о каких формальностях идет речь; относятся ли они к требованию произвести платеж или к самому осуществлению платежа; имеются ли в виду формальности, совершаемые продавцом или покупателем, и т. п.

II. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ГАНЫ

(статьи 56—60 ЮЛИС)

Статья 56

Эта статья, по-видимому, не требует каких-либо замечаний.

Статья 57

В первой части этой статьи, по-видимому, косвенно подразумеваются те случаи, в которых цена четко не указана; в договоре может быть обусловлено положение в отношении ее установления.

Вторая часть текста действительно требует ответа на вопрос: «Как быть в том случае, если в договоре не предусматривается способ определения цены?» (Другой дополнительный вопрос, ответ на который нельзя найти в первой части статьи, это вопрос о том, можно ли полагать, что цена может быть определена косвенным путем, в тех случаях, когда на то нет четкого указания. Это положение будет рассмотрено позже.)

На делегацию Ганы произвел большое впечатление тщательно продуманный довод представителя СССР против того, чтобы определять цену на неопределенной основе, что возможно в настоящее время согласно этой статье. Во внутригосударственном праве концепция так называемой «рыночной цены» или «разумной цены» не всегда рассматривается как одно и то же, и это может повлечь за собой неопределенность, которую, судя по данной статье, можно устранить; в области международной купли-продажи такого рода понятие, по-видимому, будет практически невыполнимым, за исключением ряда отдельных случаев, связанных с соответствующими товарами, цены на которые устанавливаются на основе признанных товарообменов.

Делегация Ганы полагает, что фраза «покупатель обязан уплатить цену, обычно практикуемую продавцом во время заключения договора» не является достаточно четкой в спорном случае, чтобы она могла в достаточной мере заменить понятие «рыночной цены»/«разумной цены», которое используется во внутригосударственном праве в области купли-продажи. Причины, которые были изложены представителем СССР в третьем абзаце его замечаний по статье 57, являются достаточными, чтобы показать неудовлетворительный характер этого критерия.

Что касается чисто теоретических замечаний, то здесь также текст может вызвать трудности толкования среди юристов и юрисконсультов, которые, подходя к вопросу чисто теоретически, не могут считать договор о купле-продаже «заключенным», если не будет установлена цена или если нет критериев для ее установления путем ссылки на ту или иную часть договора.

По этой причине делегация Ганы считает, что текст статьи 57 является неудовлетворительным. Это в

¹ Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, A, 5.

свою очередь влечет постановку другого вопроса: следует ли эту статью совсем исключить или в ЮЛИС следует предусмотреть соответствующие положения для этого случая?

Делегация Ганы считает, что изъятие статьи приведет к возникновению неудовлетворительного положения; бизнесмены будут сомневаться в отношении статуса договора о купле-продаже, который был заключен во всех важных отношениях, за исключением указания цены. Поскольку, как можно предполагать, такого рода положение может возникать не только в стадии ведения переговоров, когда еще ничто ни той, ни другой стороной не считается имеющим силу, то, по-видимому, необходимо конкретно предусмотреть соответствующее положение в законе. Поэтому делегация Ганы не разделяет точку зрения о том, что статью 57 следует вообще исключить из закона. Ее следует изменить, с тем чтобы можно было учесть трудность, на которую указал в своем выступлении представитель СССР.

Делегация Ганы считает, что этого можно было бы достигнуть, в частности, путем сохранения первой части статьи 57 (с учетом небольшого изменения, на котором мы остановимся позже) и обусловить, что такое соглашение не повлечет за собой каких-либо обязательств для любой стороны до тех пор, пока не будет установлена цена, привлекаемая для обеих сторон.

Если такое постановление покажется постановлением, имеющим форму излишней завершенности, то, по крайней мере, в нем есть и положительная сторона в виде определенности в той области, где определенность имеет исключительное значение. Нам кажется, что такого рода особо заметная определенность может быть уменьшена, если можно будет установить цену на основе разумной презумпции исходя из других условий договора, которые относятся к данному вопросу. Чтобы не оставалось каких-либо сомнений, необходимо особо предусмотреть возможность использования в данном случае подразумеваемого положения исходя из других согласованных условий договора.

Статья 57 в измененном виде, учитывая вышесказанные замечания, гласила бы следующее:

«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 образом не согласятся в отношении этого положения».

Заключительное выражение в этом предложенном изменении оставляет возможность для тех случаев, когда стороны имеют дело друг с другом при таких обстоятельствах, когда разумно предположить [или учитывая то], что они заключили договор в отношении операций на признанном рынке товаров или согласились приостановить переговоры по единствен-

ному вопросу определения цены в их взаимных интересах, чтобы другие согласованные положения договора могли быть осуществлены.

Статья 58

Делегация Ганы предпочитает формулировку «если иное не вытекает из соглашения сторон» вместо слов «в случае сомнения» в этой статье. По-видимому, лучше создать определенную связь *prima facie* между ценой и фактически продаваемым товаром (в отличие от товара и его упаковки и т. п.), и пусть стороны сами решают вопрос об изменении этого положения, если они пожелают, чем оставлять в статье слова «в случае сомнения», сущность которых не оговорена в законе и которые в любом случае будет трудно определить.

Статья 59

Пункт 1. По экономическим соображениям для Ганы и, мы полагаем, для многих других развивающихся стран будет трудно без всяких оговорок подписаться под правовой нормой, содержащейся в этом пункте.

Действие неизбежных в ряде этих стран законов о валютном контроле обычно будет затруднять, если вообще не сделает невозможным для покупателя в этих странах согласиться на такое безоговорочное условие, которое содержится в обещании уплаты цены продавцу в месте нахождения его предприятия, как это понимается в буквальном смысле.

И наоборот, если законы о валютном контроле внутри страны допускают это, то продавец в стране с неконвертируемой валютой вполне может предпочесть, чтобы покупатель платил ему конвертируемой валютой в стране последнего или в обычном месте нахождения его предприятия, и к тому же оговорить это в своем контракте.

Было бы неправильно, если бы такая оговорка обязывала продавца на основе подразумеваемого положения передавать товары в стране покупателя.

Поэтому делегация Ганы предпочитает, чтобы это положение было факультативным, и для этого надо поставить в начале слова «если не будет достигнуто иное решение».

Пункт 2. У делегации Ганы не возникает вопросов в отношении этого пункта.

Статья 60

Делегация Ганы разделяет точку зрения представителя СССР о том, что желательно изъять слова «причем никакой формальности не требуется» из текста этой статьи.

Было бы желательно, как отметил представитель СССР, также постараться по возможности урегулировать срок платежа аналогично положениям, которые положены в основу новых рекомендуемых положений о сроках поставки.

III. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ МЕКСИКИ

ГЛАВА IV. ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ

Статья 56

(Без изменений)

Раздел I. Уплата цены

A. Определение цены

Статья 57

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

2. Если в договоре, который был заключен, не указана цена или если в нем не содержится положения относительно установления цены, то покупатель обязан уплатить цену, обычно взимаемую продавцом во время заключения договора или, в случае отсутствия такого указания на цену, которая существует на рынке во время заключения договора.

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

Статья 58

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

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

Статья 59

Добавление нового пункта 3:

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

Замечания

1. В этих статьях устанавливаются обязанности покупателя, в частности, в отношении цены, места и даты выплаты оговоренной цены.

2. Что касается первой из этих статей, а именно статьи 56, то мы не предлагаем каких-либо изменений, поскольку в этой статье говорится лишь об установлении двух основных обязанностей покупателя, и она соответствует статье 18 ЮЛИС, в которой предусматриваются соответствующие обязанности продавца.

3. Что касается статьи 57, в которой содержатся правила относительно определения цены, то, по нашему мнению, эта статья должна распространяться и на дополнительные ситуации, а именно: в ней сле-

дует указать порядок уплаты цены, а также правила, которые применяются в тех случаях, когда цена не определена в договоре.

4. Что касается уплаты цены, то, по нашему мнению, необходимо указать, что уплата цены состоит в передаче денег или документов, предусмотренных в договоре. Мы считаем, что эти принципы установлены для того, чтобы четко регулировать как случаи непосредственной уплаты продавцу, которая носит исключительный характер в международных торговых операциях, так и уплату цены через банк и/или документы.

5. Что касается правил, которые должны применяться, когда установленная цена не указана в договоре, то они должны предусматривать не только цену, обычно взимаемую продавцом во время заключения договора, но и случаи, при которых это не представляется возможным, или когда продавец, как правило, не указывает цену; при этом мы считаем, что цена, существующая на рынке, должна применяться также во время заключения договора.

6. Что касается статьи 58, то, по нашему мнению, следует предусмотреть две возможности: первая возможность касается валюты, в которой должна выплачиваться цена, когда цена, указанная в договоре, может распространяться на страны, указанные в договоре, а именно когда наименование денежных знаков является одинаковым в различных странах (доллары, франки, песо и т. д.). В этом случае следует, по нашему мнению, отдавать предпочтение валюте страны продавца. Вторая возможность предусматривается в ЮЛИС и касается определения цены в зависимости от веса товара.

7. Что касается вопросов, связанных с местом и датой платежей, то, по нашему мнению, в статье 59 необходимо добавить положение, с тем чтобы решить проблемы, возникающие в тех случаях, когда в стране покупателя существует валютный контроль. В этой связи, по нашему мнению, в ЮЛИС было бы целесообразно предусмотреть простое правило: покупатель обязан выполнять все требования, установленные в соответствии с внутренним законодательством, чтобы продавец получил цену, оговоренную в договоре. Это правило имеет большое значение, поскольку, для того чтобы не допустить перевода денег из страны покупателя, продавцу будет предоставлено право считать договор автоматически расторгнутым, задержать или изменить сроки поставок товара или даже требовать возмещения убытков.

8. Наконец, в отношении статьи 60 мы не предлагаем каких-либо дополнений, но хотели бы отметить, что это положение можно фактически опустить, поскольку оно не устанавливает какого-либо специального правила, которое не было бы предусмотрено в других статьях ЮЛИС. Договор или обычай, если указанный в статье 60 договора не существует, предусматриваются в статьях 1 и 9 ЮЛИС.

Кроме того, конкретное указание в этой статье и в других статьях ЮЛИС на применение обычаев, несмотря на общее содержание статьи 9, целесообразно, поскольку они могут быть истолкованы как ограниченные сферы действий указанной статьи 9 или по-

скольку в других ситуациях, в которых ЮЛИС не содержит конкретных указаний на обычай, эти положения могут быть истолкованы таким образом, что их нельзя применить.

IV. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА

(статьи 56—60 ЮЛИС)

Статьи 56—60 регулируют некоторые обязательства покупателя и, в частности, уплату покупной стоимости.

Статья 56

Замечаний нет.

Статья 57

Данная статья предусматривает установление цены, если она не была указана в договоре. Были высказаны возражения относительно того, что договор не может существовать, если в нем не установлена цена. Но статья ограничивается лишь случаями, когда договор уже заключен. Однако возможности заключения международного договора купли-продажи без установления в нем цены весьма ограничены; тем не менее в исключительных случаях это может иметь место, поэтому статью следует сохранить. (Приведен пример с издателями, распространяющими каталоги, в бланках заказов которых цены не повторяются.)

Считается, что «цена, определяемая продавцом главным образом во время заключения договора» (исходя из положений статьи 9), должна быть установлена прежде всего в процессе переговоров между сторонами, и если при этом не будет указана цена, то применяется цена, которую определяет продавец в отношении третьих сторон. Хотя здесь может иметь место конфликт между двумя ценами, например между предыдущей ценой, по которой уплатил покупатель продавцу, и ценой, определенной продавцом для третьих сторон во время заключения договора, по моему мнению, действительной ценой является ранее установленная цена между сторонами. Представляется целесообразным усложнить статью специальным упоминанием об этом положении.

Статья 58

Замечаний нет.

Статья 59

В данную статью включается положение о том, что должник должен найти кредитора. Это положение соответствует английскому праву, и Соединенное Королевство поддерживает его.

Статья 60

Могут выдвигаться доводы о том, что в этой статье нет необходимости ввиду наличия обязательства уплатить соответствующую сумму по цене. Однако некоторые правовые системы требуют уведомления в отношении установления срока задержек выплаты, за исключением тех случаев, когда стороны согласились о дате выплаты. В данной статье дата, уста-

новившаяся по обычаю, имеет такое же значение, что и дата, определенная соглашением. Слова «без необходимости прибегать к каким-либо другим формальностям» можно исключить.

V. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВСТРИИ И СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА

(статьи 61—64 ЮЛИС)

Оба представителя считают, что эта группа статей не вызывает каких-либо серьезных возражений. Однако статьи 61—64 следует согласовать со статьей 24 и последующими статьями, которые Рабочая группа еще не составила в окончательном виде.

Статья 61

Эти два представителя делегаций не имеют никаких замечаний по пункту 1 данной статьи.

Г-н Лове (Австрия) отмечает, что процесс согласования может потребовать изъятия пункта 2 статьи 61 и замену расторжения *ipso facto* в пункте 1 статьи 62 другой системой. Лично он сожалеет об исчезновении системы расторжения *ipso facto* и считает, что весьма непривлекательным и сложным является текст для замены, предложенный составляющей группой на сессии, проходившей в Женеве в январе 1972 года.

Г-н Гест (Соединенное Королевство) подчеркивает, что практически может быть весьма сомнительным, действительно ли «перепродажа продавцом товаров соответствует торговой практике и разумно возможна»; таким образом трудно будет решить, имеет ли право продавец требовать уплаты цены или только возмещения убытков. Как правило, в соответствии с Актом 1893 года о продаже товаров (Соединенное Королевство) продавец может предъявить иск об уплате цены только i) когда право собственности на товары перешло к покупателю, или ii) когда цена должна уплачиваться в определенный день, независимо от доставки. Соответствующие положения Акта 1893 года прилагаются в качестве добавления А к данному докладу. Для Рабочей группы было бы также полезно рассмотреть статью 2, раздел 2—709 Единого торгового кодекса (Соединенные Штаты Америки), который прилагается в качестве добавления В.

Статья 62

Замечания г-на Лове по пункту 1 статьи 61 содержатся выше, в пункте 3. Г-н Гест согласен с тем, что необходимо заменить положение о расторжении *ipso facto* другими положениями.

Ни у кого из представителей не было каких-либо замечаний по пункту 2 данной статьи.

Статья 63

Оба представителя считают, что эта статья является, вероятно, полезной.

Статья 64

Оба представителя считают, что статья 64 должна быть оставлена, поскольку она соответствует пункту 3 статьи 24 проекта Рабочей группы.

Добавление А
Акт купли-продажи 1893 года

Обязанностью ... покупателя является получить и оплачивать (товары) в соответствии с условиями договора купли-продажи.

1) Если, в соответствии с договором купли-продажи, право собственности на товары перешло к покупателю и покупатель пренебрегает товарами или отказывается платить за них в соответствии с положениями контракта, продавец может предъявить ему иск на стоимость товара.

2) Если, в соответствии с договором купли-продажи, цена выплачивается в установленный срок, независимо от доставки, и покупатель неправомерно не уплачивает или отказывается оплатить такую цену, продавец может предъявить иск на эту сумму, хотя право собственности не перешло от продавца к покупателю, и товары, указанные в договоре, не были подготовлены...

Примечание. По английскому праву продавец может также предъявить иск на цену, если товары были потеряны после того, как риск их потери перешел к покупателю.

Если в договоре предусматривается только оплата против грузовых документов и покупатель отказывается принять формально установленные документы, продавец не может потребовать цену, поскольку право собственности на товары не перейдет до тех пор, пока не будут переданы документы и цена не может быть уплачена в установленный срок, независимо от доставки товаров (*Stein Forde's Co. & Co. County Tailoring Co. (1917) 86 L. J. Q. B. 448 (c.i.f.)*; см. также *Colley v. Overseas Exporters (1921) 3 K. B. 302 (f.o.b.)*; покупатель не предоставляет судно для отправки — нет иска на цену).

Если продавец не может предъявить иск на цену, он все же может потребовать возмещения убытков за неприятие в соответствии с разделом 50 Акта 1893 года.

Добавление В
Единый торговый кодекс, статья 2

Раздел 2-709. Иск на цену

1) Если покупатель отказывается оплатить цену в назначенный срок, продавец может взыскать наряду с другими какими-либо аналогичными убытками, в соответствии с нижеследующим разделом, цену:

a) за полученные товары или расходы, связанные с подтверждением факта потери или порчи товаров в пределах коммерчески разумного времени, после того как риск за их потерю перешел к покупателю; и

b) за товары, указанные в договоре, если продавец, приложив разумные усилия, не смог продать их по приемлемой цене или обстоятельства достаточно свидетельствуют о том, что такие усилия будут бесполезными.

2) Если продавец предъявляет иск на цену, он должен сохранить для покупателя любые товары, которые были указаны в договоре и которые все еще находятся в его распоряжении, однако, если перепродажа становится невозможной, продавец может перепродать их в любое время до получения судебного решения. Чистая выручка от любой такой перепродажи должна передаваться покупателю, а уплата судебных издержек дает ему право на любые неперепроданные товары.

3) После того как покупатель неправомерно отказался принять товары или не оплатил причитающуюся сумму, или отказался ее уплачивать (раздел 2-610), продавец, который согласно этому разделу не имеет права на цену, тем не менее получает возмещение убытков за неприятие в соответствии с предыдущим разделом.

VI. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ЯПОНИИ
ПО СТАТЬЕ 68

(статьи 65 — 68 ЮЛИС)

В процессе изучения статей 65 — 68 ЮЛИС, хотя мы еще должны продолжить наше изучение, наши эксперты и я хотели бы внести промежуточное предложение о замене слова «ассерт» в английском тексте в пункте 1 статьи 68 словом «take».

VII. ЗАМЕЧАНИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ВЕНГРИИ
ПО ПРЕДЛОЖЕНИЮ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ЯПОНИИ
ПО СТАТЬЕ 68

(статьи 65 — 68 ЮЛИС)

Мы высоко ценим ваше предложение и согласны с предложением о замене слова «ассерт» в английском тексте в пункте 1 статьи 68 словом «take».

VIII. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ
ФРАНЦИИ

(статьи 69 и 70 ЮЛИС)

По статьям 69 и 70, которые составляют раздел III главы IV ЮЛИС под названием «Прочие обязательства покупателя», были лишь отдельные замечания (см. главным образом документ A/CN.9/31, пункты 130 и 131)².

Статья 69

Япония заявила, что в положениях этой статьи не учитываются многочисленные споры, которые могут возникнуть между покупателями и продавцами относительно документарных аккредитивов, например споры по договорам, предусматривающим открытие аккредитива без указания его точного содержания, времени открытия аккредитива или его суммы.

С этим замечанием можно согласиться, однако следует задать вопрос, не усложняют ли эти положения текст, вместо того чтобы облегчить его, не давая никаких преимуществ в отношении других способов подготовки или предоставления гарантий выплаты: принятие векселя к уплате и датирование банковского залога.

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

Статья 70

Австрия выразила мнение, что трудно понять, почему продавец вправе объявить договор аннулированным, только если он сделает это незамедлительно; получение покупателем отсрочки было бы в интересах последнего.

По мнению докладчика, эта статья имеет точно такую же структуру, что и статья 55, которая содержит идентичные положения в отношении прочих обязательств продавца. По логике вещей статья 70

должна иметь ту же редакцию, что и статья 55. Пересмотр последней статьи не мог быть проведен Рабочей группой в ходе последней ее сессии (см. документ A/CN.9/62³, пункт 15, и приложение I, пункт 36), которая просила представителя Японии и других стран, включая Австрию, представить исследование по данной статье, а также исследование по статьям 50 и 51.

³ Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, A, 5.

4. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ПО СТАТЬЯМ 71—101**(A/CN.9/87, ПРИЛОЖЕНИЕ III)*****СОДЕРЖАНИЕ**

- I. Замечания и предложения представителя Соединенного Королевства, включающие замечания представителя Ганы (статья 74)
- II. Замечания и предложения представителя Соединенных Штатов Америки и замечания представителей Франции и Венгрии (статьи 75—77)
- III. Замечания и предложения представителя Франции (статьи 78—81)
- IV. Замечания и предложения представителя Мексики, включающие замечания представителя Австрии (статьи 82—90)
- V. Замечания и предложения представителя Австрии, подготовленные совместно с представителем Мексики (статьи 91—101)
- VI. Предложения представителя Норвегии по статьям 61—101
- VII. Замечания представителя Австрии по статьям 74—101
- VIII. Замечания представителя Венгрии по докладам о пересмотре статей 82—90
- IX. Замечания представителя Норвегии по докладам о пересмотре статей 74—101
- X. Замечания представителя Венгрии по предложению представителя Соединенного Королевства по статье 74

* Разделы I—IX первоначально содержались в документе A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1 от 27 ноября 1973 года; раздел X был издан в документе A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.2 от 31 декабря 1973 года.

I. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА, ВКЛЮЧАЮЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ГАНЫ*Статья 74*

Данная статья вызывает трудности двоякого плана: по форме и по содержанию. Что касается формы, то редакция статьи не всегда ясно отражает намерения законодателя, а что касается содержания, то правовая идея в некоторых обстоятельствах может, по нашему мнению, вызвать отрицательные последствия. Поскольку вопрос содержания может оказаться спорным, вопрос формы обсуждается в первую очередь, хотя оба эти вопроса невозможно рассматривать отдельно.

По форме

Пункт 1. а) «Она не несет ответственности...». Из пункта 3 видно, что данное выражение касается только ответственности за ущерб (или в некоторых случаях, возможно, ответственности за реальное исполнение; поскольку статья предусматривает ситуацию, когда исполнение возможно, но тем не менее

требование в его отношении снимается; см. ниже). Однако по терминологии ЮЛИС [например, статей 35(2), 36], а еще яснее по терминологии нового проекта [например, статьи 33(2), 35], слово «ответственность» охватывает зависимость от любого средства защиты, включая расторжение договора. Поэтому текст следовало сформулировать:

«Она не обязана исполнять договор и не несет ответственности за его невыполнение...».

б) «Если она докажет, что неисполнение было вызвано...». Выражение «было вызвано» не совсем удачно. Не исполнившей договор стороне в действительности предоставляется возможность оправдать свое неисполнение, а ввиду отсутствия ясного понимания того, что означают слова «было вызвано» (текст на французском языке столь же неясен), возникают две трудности: i) даже до передачи дела в суд не исполнившая обязательство сторона сможет, полагаясь на довольно длинную цепь причинности, выдвинуть довод, что ее неисполнение «было вызвано» многими факторами. Так, в комментарии профессора Туно предусматривается случай, когда

продавец может притязать на освобождение от ответственности вследствие непредвиденного повышения цен. В этом случае неисполнение «было вызвано», очевидно, повышением цен в том смысле, что оно явилось причиной неисполнения договора продавцом (то есть продавец нашел исполнение договора неэкономичным). Конечно, в таком случае продавец должен доказать, что «согласно намерениям сторон или намерениям, которые обычно имеют разумные лица, находящиеся в таких же условиях», он не был обязан принимать во внимание цены или не повышать их; тем не менее возможности для спора остаются опасно широкими; ii) если спор передается на рассмотрение суда, то даже на основе легко определяемых принципов невозможно определять приемлемые рамки причины и следствия. Следует, по возможности, избегать возникающих в результате этого сомнений и разногласий между национальными законодательствами. Однако, поскольку широкое значение этой фразы, по-видимому, было предусмотрено законодателем, вопрос об изменении этого пункта рассматривается ниже, в части под заголовком «Содержание».

с) «Принимаются во внимание намерения, которые обычно имеют разумные лица, выступающие в том же качестве и находящиеся в таких же условиях». Данная формулировка, очевидно, является компромиссом, и, возможно, лучшим, который мог быть достигнут; однако, если этой фразе придавать буквальное значение, то она вызовет определенные трудности, поскольку разумный продавец и разумный покупатель могут понимать под этим совершенно разные вещи. Фактически это предполагает обращение в суд с просьбой решить, можно ли было ожидать от той или иной стороны разумного «принятия во внимание» и т. д. сложившихся обстоятельств. Было бы лучше сказать, например:

«Учитывая обстоятельства, которые данная страна могла разумно принять во внимание, либо избежать или преодолеть».

П у н к т 2. В связи с данным пунктом возникают три трудности: i) в нем не указывается основная норма, то есть если задержка является обычной, то обязательство лишь прерывается; ii) освобождение в нем выражается в приостановлении обязательства, тогда как это понятие в пункте 1 выражается в освобождении от ответственности; такое дублирование понятий, по-видимому, не служит никакой практической цели и может вызвать сомнения относительно того, что предполагалось первоначально; iii) по крайней мере с точки зрения общего права, выражение «сторона, не исполнившая обязательство» неясно, поскольку в нем предполагается, что данная сторона в какой-то степени виновна, тогда как из пункта 1 следует, что эта сторона доказала обратное. Эти трудности можно было бы устранить принятием следующего текста:

«Если обстоятельства, явившиеся причиной неисполнения обязательства, были лишь временным препятствием для его исполнения, освобождение от исполнения, предусмотренное настоящей статьей, не распространяется на не исполнившую обязательство сторону, когда препятствие устра-

нено; однако освобождение от обязательства является окончательным, если вследствие задержки исполнение окажется настолько радикально измененным, что станет исполнением совсем иного обязательства, чем то, которое предусматривалось договором».

П у н к т 3. Данный пункт предусматривает две возможности: i) сторона, которая не выполнила обязательства, может тем не менее расторгнуть договор на основании какой-либо другой причины; ii) хотя другая сторона и не может требовать возмещения ущерба (вследствие освобождения от обязательства, как это предусмотрено в пункте 1), она может по желанию расторгнуть договор или (если это покупатель) уменьшить цену. С учетом вопроса по существу (ниже) вполне разумно прямо предусмотреть положение ii, поскольку средства защиты, принятые в настоящей статье, не предусмотрены, например, в системах общего права; однако менее ясно, почему включено положение i. Оно представляется нелогичным и излишним. Естественно, могут быть обстоятельства, когда сторона, которая, а будучи освобождена от ответственности за ущерб по пункту 1, тем не менее может, что вполне естественно, пожелать расторгнуть договор на каком-либо другом основании (например, продавец, который освобожден от ответственности за несвоевременную доставку, может расторгнуть договор в связи с последующим отказом покупателя уплатить договорную цену), однако в любом случае в пункте 1 ничего не говорится о том, что она не может поступить таким образом. Освобождение одной из сторон от ответственности за ущерб не обязательно лишает ее возможности расторгнуть договор на каком-либо другом основании. Поэтому, поскольку включение положения i не служит каким-либо практическим целям и может вызвать определенные сомнения в отношении его значения, представляется более целесообразным изменить формулировку пункта таким образом, чтобы в нем предусматривалось лишь положение ii:

«Освобождение от исполнения обязательств одной из сторон, предусмотренное настоящей статьей, не лишает другую сторону права, которым она обладает в силу настоящего закона, расторгнуть договор или уменьшить цену, если только обстоятельства, явившиеся основанием для освобождения от обязательства первой стороны, не были вызваны действиями другой стороны или какого-либо другого лица, за действия которого эта сторона несет ответственность».

(В настоящем пункте 3 статьи 74 в английском тексте употребляется слово "relief", а не "exemption", и это также придает излишнюю двойственность понятиям.)

По содержанию

В отношении содержания статья вызывает ряд критических замечаний.

i) В ней рассматривается как ситуация, когда с точки зрения общего права договор оказывается неисполнимым (то есть исполнение становится невозможным или незаконным, или, пользуясь словами пункта 2, оно оказывается настолько радикально

измененным, что становится исполнением совсем иного обязательства, чем то, которое предусматривалось договором), так и ситуация, когда неисполнение оправдывается менее веской причиной (см. выше, замечание к пункту 1: «если она докажет, что неисполнение было вызвано...»). В контексте купли-продажи товаров той или иной стороне не может быть разрешено претендовать на освобождение от исполнения обязательства, поскольку непредвиденные обстоятельства сделали это исполнение неожиданно обременительным по причинам, о которых более подробно говорит ниже представитель Ганы. Случаи оправдания неисполнения договора, недостаточного для объявления договора неисполненным, должны либо прямо предусматриваться в договоре, либо их не следует упоминать вообще. Такой подход можно было бы отразить путем изменения формулировки пункта 1 следующим образом:

«Когда какая-либо сторона не исполняет одно из своих обязательств, от нее нельзя потребовать исполнения этого обязательства или принятия на себя ответственности за неисполнение, если она докажет, что неисполнение было вызвано обстоятельствами, которые она не была обязана, согласно намерениям сторон во время заключения договора, ни принимать во внимание, ни избегать, ни преодолеть, или что, вследствие таких обстоятельств, исполнение окажется настолько радикально измененным, что оно станет исполнением совсем иного обязательства, чем то, которое предусматривалось договором; если намерения сторон в этих отношениях во время заключения договора не были выражены, учитывается все то, что, как разумно можно ожидать, не исполнившая обязательств сторона должна была принять во внимание, либо избежать, либо преодолеть».

ii) Эта статья позволяет расторгнуть договор (при обычных условиях) в тех случаях, когда не требуется исполнения. Если имеет место расторжение договора, положение сторон регулируется статьей 78 ЮЛИС. Она касается главным образом расторжения договора в связи с его нарушением, и это едва ли подходящая статья для регулирования последствий невыполнимости договора. В частности, сторона, от которой требуется возмещение, могла понести определенные расходы при исполнении договора; если эти расходы принесли пользу другой стороне, то полученная сумма может быть зачтена в счет требования реституции; однако, если от расходов не получила выгоду ни одна из сторон, зачет требований, очевидно, не разрешается.

Пересмотр статьи 78, разумеется, не входит в рамки настоящего исследования; однако эта проблема упоминается в связи с тем, что она является аспектом более широкого вопроса: охватывают ли нормы, регулирующие расторжение договора в связи с его нарушением, те случаи, когда расторжение договора связано с его невыполнимостью. Расторжение договора, если оно связано с предусмотренными статьей 78 обстоятельствами, может оказаться слишком радикальным средством в тех случаях, когда неисполнение не является следствием чьей-

либо вины. Например, если покупатель по сделкеFOB не смог, ввиду указанных в статье 74 (1) обстоятельств, дать эффективные инструкции погрузки товара, покупатель освобождается от ответственности за причиненный таким неисполнением ущерб, и вполне справедливо, что продавец должен быть освобожден от обязательства доставки; однако из этого ясно не следует, может ли он расторгнуть договор. Это позволило бы ему получить реституцию за любое совершенное им частичное исполнение договора при условии восстановления цены (статья 78 (2)). Это могло бы оказаться несправедливым по отношению к невинному покупателю в тех случаях, когда рыночные цены повышаются. Аналогичные случаи несправедливости по отношению к продавцу могут возникать при падении рыночных цен. Если нужно решать подобные проблемы, необходимо создать систему средств защиты в отношении ситуации, предусмотренной в статье 74.

ДОБАВЛЕНИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ГАНЫ ПО ПОЛОЖЕНИЮ i, ВЫШЕ

Кроме событий, создающих неисполнимость договора, вопрос о том, должен ли закон о купле-продаже признавать и считать законными другие обстоятельства, на которые стороны не обратили внимания при заключении договора, и в положительном случае, какими должны быть последствия, представляется вопросом главным образом законодательной политики. Есть много соображений против правового признания таких обстоятельств, и важные среди них представляются следующие:

a) Таким обстоятельствам весьма трудно дать достаточно точное определение в целях правильного и единообразного применения. Это особенно важно для закона, применение которого предполагается в ряде стран с различными правовыми системами.

b) По природе вещей эти обстоятельства вследствие их возможного разнообразия весьма трудно объединить в одну категорию посредством определения. Поэтому в принципе невозможно дать единое правило, применимое ко всем этим обстоятельствам, без введения довольно сомнительного элемента произвольности. В качестве альтернативы единому определению можно было бы предусмотреть и установить ряд исключаяющих невыполнимость договора конкретных ситуаций, которые по той или иной причине имеют достаточно важное значение, чтобы рассматривать их в качестве факторов, способствующих освобождению какой-либо договаривающейся стороны от обязательства (не обязательно одного и того же рода). Эта альтернатива может оказаться не совсем удобной без какой-либо гарантии универсальности. Сомнительно, чтобы возможные практические результаты таких правовых усилий оправдывали связанную с ними конкретную работу.

c) Обычно такие случаи оставались на рассмотрение самих договаривающихся сторон.

d) Сама формулировка настоящего пункта 1 показывает, как трудно предусмотреть такие ситуации

в общем правовом тексте. В пункте говорится об «...обстоятельствах, которые [одна из сторон] не была обязана, согласно намерениям сторон *во время заключения договора*, принимать во внимание, ни избегать, ни преодолевать». Подчеркнутые слова не обязательно ограничиваются вопросом намерения сторон в отношении условий договора, как они письменно изложены или подтверждены устно, а положение «которые обычно имеют разумные лица, находящиеся в таких же условиях» представляет собой норму, которую нелегко применить после наступления события.

е) Традиционные правовые нормы купли-продажи как в гражданском, так и в общем праве обычно не регулируют этот вопрос, по-видимому, вследствие указанных выше проблем, и ни одна правовая система не считается менее совершенной в результате этого упущения.

II. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ И ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ФРАНЦИИ И ВЕНГРИИ

(статьи 75 — 77)

Проект доклада о статьях 75 — 77 ЮЛИС был подготовлен представителем Соединенных Штатов Америки и направлен представителям Венгрии, Ирана, Франции, Японии для их комментариев. Высказанные ими оговорки приводятся в добавлении к данному заключительному докладу; при отсутствии оговорки предполагается, что у них нет возражений.

Сфера применения

В статьях 75 — 77 излагаются «Дополнительные основания для расторжения договора». Статья 75 ограничивается договорами на поставку товаров последовательными частями, а статья 76 посвящена договорам купли-продажи в общем смысле. В статье 77 излагается одно из последствий расторжения договора на основании двух предыдущих статей.

Статья 75

В статье 75 (1) предусматривается, что если в договорах на поставку товаров последовательными частями неисполнение стороной обязательства в отношении какой-либо поставки дает другой стороне «справедливые основания опасаться неисполнения обязательств в будущем», то эта последняя может в короткий срок заявить о расторжении договора на будущее. В целях согласования этой статьи с положениями о существенном нарушении договора, было бы целесообразно изменить приведенную формулировку следующим образом: «справедливые основания опасаться существенного нарушения договора в отношении обязательств в будущем».

В соответствии со статьей 75 (2) покупатель может, кроме того, заявить о расторжении договора также в отношении полученных уже поставок, «если в силу их взаимосвязи эти поставки не представляют для него интереса». (Нет необходимости предоставлять такое право продавцу.) Требуемое условие о том, что прошлые поставки должны «не представлять интереса», очевидно, слишком жесткое. Было

бы целесообразно заменить эту фразу следующей: «если в силу их взаимосвязи ценность этих поставок для него значительно уменьшилась».

Статья 76

Статья 76 допускает расторжение договора одной из сторон, если до «установленного срока» исполнения договора «будет ясно, что одна из сторон совершит существенное нарушение договора». Незначительным улучшением явилось бы снятие слова «установленного», что может быть истолковано как ограничение применения данной статьи договора, в которой сроки четко установлены. Однако этот раздел, в котором предпринята попытка включить в ЮЛИС понятие обычного права о «предполагаемом нарушении», вызывает более существенные трудности.

В первоначальной редакции статьи 76 (бывшей статьи 87 проекта 1956 года) говорилось: «если ... любая из сторон ведет себя так, что не скрывает намерения совершить существенное нарушение договора». Хотя содержание этой статьи было расширено в Гааге и включает не только поведение одной из сторон, профессор Тунк в комментарии по поводу статьи 76 оправдывает первоначальное более узкое толкование:

Неверно, что одна сторона должна оставаться связанной договором, когда другая сторона *преднамеренно заявила*, например, что она не выполнит одно из своих существенных обязательств, или когда *из ее поведения* становится ясно, что она совершит существенное нарушение договора [курсив автора].

Было бы целесообразно вернуться к первоначальной, более узкой, редакции. Доктрина обычного права относительно «нарушения договора до наступления срока исполнения», на которой, по всей видимости, основана статья 76, ограничивается поведением одной из сторон. Кроме того, более широкое содержание статьи 76 может привести к несправедливым последствиям.

Допустим, что в результате событий, не связанных с поведением, скажем, продавца, покупателю становится ясно, что продавец не сможет исполнить договор (и не имеет никаких законных оправданий). Вопреки утверждениям продавца о том, что он сможет исполнить договор, несмотря на эти события, покупатель заявляет о расторжении договора на основании статьи 76. Ко всеобщему удивлению, когда наступает срок исполнения договора, продавец в состоянии исполнить договор и стремится это сделать. Однако на основании статьи 76 не только объявляется расторжение договора, но в соответствии со статьей 76 продавец несет ответственность за возмещение убытков, даже несмотря на то что его поведение никоим образом не давало покупателю оснований предполагать нарушение договора. Поэтому было бы предпочтительно вернуться к редакции более раннего проекта (изложенного выше) и рассматривать приведенный только что гипотетический случай, руководствуясь положениями статьи 73 (допускающей задержание исполнения обяза-

тельств в тех случаях, когда «экономическое положение другой стороны оказалось настолько тяжелым, что имеется справедливое основание опасаться, что эта сторона не выполнит существенной части своих обязательств»). Возможно, было бы целесообразно расширить с этой целью содержание статьи 73 и разрешить «другой стороне» исправить положение путем выдачи гарантий, однако этот вопрос выходит за пределы данного предварительного исследования. Следует отметить, что если предлагаемые здесь изменения будут внесены, то статью 48, которая также выходит за рамки настоящего предварительного исследования, необходимо будет привести в соответствие со статьей 76.

Статья 77

В статье 77 говорится об одном последствии расторжения договора на основании статей 75 и 76: сторона, заявившая о расторжении договора, может потребовать возмещения убытков. Поскольку в статье 78 (1) говорится, что расторжение договора на любом основании сохраняет за сторонами право «на возмещение убытков, которые могут причитаться», статья 77 представляется излишней. Кроме того, было бы ошибочным включать ее не в раздел «Последствия расторжения договора», а в раздел «Дополнительные основания для расторжения договора». Ее следует опустить.

ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ФРАНЦИИ

Статья 75

Можно согласиться с вашим редакционным предложением по пункту 1, направленным на согласование этого положения с положениями о существенном нарушении договора.

Если упомянутое изменение приведет к ограничению (с помощью более точного определения) обстоятельств, при которых стороны могут требовать расторжения договора, предложение, выдвигаемое вами в отношении пункта 2, приведет к обратным последствиям.

По-видимому, трудно определить, что эти поставки не представляют интереса для покупателя, поскольку оценка такого интереса субъективна.

Ваше предложение повлекло бы за собой замену слова «никакого» (интереса) словом «малого», что привело бы к значительному усилению неуверенности и опасности возникновения спорных вопросов. Именно поэтому я полагаю излишним изменять этот пункт, который впредь будет давать преимущество покупателю в ущерб продавцу, поскольку он является единственным, кто извлечет из этого выгоду.

Статья 76

Замена слова «установленного» более общим и менее уточненным термином представляется мне желательным улучшением. Напротив, можно поставить под сомнение преимущества, которые могут возникнуть в результате отказа от редакции статьи 87 в проекте 1956 года.

Я считаю, что ссылки на будущие или условные обстоятельства нередко являются неудовлетворительными. Именно это является причиной благодушия истца или судьи в тех случаях, когда ответчик не скрывает своего намерения не исполнить договор, не совершая существенного нарушения договора.

Вам хотелось избежать расторжения договора в тех случаях, когда ответчик не заявил о своих намерениях. Однако подобное положение может подвергнуть участника договора чрезмерному риску. Представим себе судовладельца, который заказывает на судоверфи какое-либо судно особого типа. Впоследствии становится «очевидным», что экономическое положение покупателя резко изменилось и что ему не избежать объявления себя банкротом. В этом случае представляется предпочтительным дать возможность продавцу расторгнуть договор, даже несмотря на то что судовладелец в целях восстановления доверия кредиторов подтвердил свое намерение приобрести упомянутое судно.

Разумеется, по аналогии с французским уголовным правом, в котором признание считается оправданной точкой оправдания, предпочтительнее было бы, если бы две стороны договорились в данном случае расторгнуть договор вслед за признанием одной из сторон своей несостоятельности или отказом ее выполнить свои обязательства. Однако сохранение нынешней редакции может привести к тому, что судья получит слишком большую возможность оценки, хотя наречие «ясно», которое, по моему мнению, по смыслу ближе к «очевидно», чем к «явно», оставляет весьма незначительную возможность неуверенности, которая к тому же может а posteriori стать узаконенной.

ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ВЕНГРИИ

Статья 76 и статья 48 дублируют друг друга. С одной стороны, содержание статьи 76 шире, нежели содержание статьи 48, поскольку она охватывает все случаи существенного нарушения договора, а не только несоответствие, а с другой стороны, оно уже содержания статьи 48, поскольку статья 76 охватывает лишь существенное нарушение, в то время как статья 48 охватывает как существенное, так и несущественное нарушение в ограниченной области несоответствия. Первый вопрос заключается в том, нужны ли две отдельные, дублирующие друг друга статьи по вопросу о нарушении договора до наступления срока исполнения. Одной статьи может оказаться достаточно. Следующий вопрос состоит в том, каким должно быть ее содержание.

Многочисленные веские доводы говорят в пользу предложения, выдвинутого профессором Фарясуорсом, которое позволило бы сузить область нарушения договора до наступления срока исполнения и укрепить безоговорочность в большей степени, нежели существующая ныне редакция. С другой стороны, можно выдвинуть некоторые аргументы в пользу нынешнего решения. Можно с полным основанием спросить: почему покупатель обязан ждать, пока не истечет установленный срок исполнения договора, когда уже ясно, что продавец совершит

существенное нарушение договора? Точнее говоря, почему он не обязан ждать, если такое нарушение является следствием поведения продавца, и почему он обязан ждать, если такое нарушение вызвано другими причинами?

Ответы, данные профессором Фарнсуорсом на эти вопросы, двойственны:

а) «Допустим, что в результате событий, не связанных с поведением, скажем, продавца, покупателю становится ясно, что продавец не сможет исполнить договор (и не имеет никаких законных оправданий). Вопреки утверждениям продавца о том, что он сможет исполнить договор, несмотря на эти события, покупатель заявляет о расторжении договора на основании статьи 76. Ко всеобщему удивлению, когда наступает срок исполнения договора, продавец в состоянии исполнить договор и стремится это сделать». В этом случае, по моему мнению, расторжение договора является действительным, поскольку по этим результатам стало ясно, что к моменту расторжения договора могло быть неясно, что продавец совершит существенное нарушение договора. В случаях нарушения договора до наступления срока исполнения, за исключением явного отказа со стороны продавца, покупатель заявляет о расторжении договора на свой собственный риск. Любое поведение, кроме отказа, могло бы также способствовать возрождению неуверенности.

б) «На основании статьи 76 не только объявляется расторжение договора, но в соответствии со статьей 77 продавец несет ответственность за возмещение убытков, даже несмотря на то что его поведение не давало покупателю никаких оснований предполагать нарушение договора». Предполагается, что в этом случае продавец сможет обеспечить хорошую защиту в соответствии со статьей 74.

Таким образом, предлагается опустить как статью 48, так и статью 76 и составить проект статьи в следующем виде:

Если до установленного срока исполнения договора будет ясно, что одна из сторон совершит нарушение договора, то другая сторона имеет право начиная с этого времени воспользоваться правами, предусмотренными настоящим законом на случай такого конкретного нарушения.

Нелегко найти место для этого (или аналогичного) текста в Едином законе, поскольку он выходит за рамки «дополнительных оснований для расторжения договора». Возможно, он мог бы составить отдельный раздел V, озаглавленный «Нарушение договора до наступления срока исполнения».

III. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ФРАНЦИИ

(статьи 78 — 81)

В соответствии с решением, принятым Рабочей группой Комиссии ООН по праву международной торговли, представитель Франции в сотрудничестве с представителями Венгрии, Туниса и Соединенных Штатов рассмотрел статьи 78 — 81 ЮЛИС (Еди-

образный закон о международной купле-продаже товаров). Нижеприведенные замечания являются результатом этого рассмотрения:

Статья 79

Пункт 2d. Представитель Франции считает, что положения пункта 2d статьи 79, в котором предусматривается, что продавец несет риск за товар, при условии что невозможность вернуть товар не является результатом действий покупателя или лица, за которое он несет ответственность, по-видимому, не соответствуют мысли его составителей (ср. комментарий профессора Тунка, согласно которому предусматривалось освобождение покупателя от его обязательства вернуть товар, если невозможность, с которой он столкнулся, была вызвана действиями продавца или была результатом непредвиденной случайности).

Более того, такая редакция несовместима с пунктом 1 статьи 97, в котором предусматривается, что «риски, в принципе, переходят на покупателя с момента сдачи товара». В этом положении предусматривается, кроме того, возвращение товара в состоянии, отличном от того, в каком покупатель его получил.

Было бы предпочтительней поэтому уточнить, что товар должен сохранить свои существенные качества, чтобы возможность его возвращения не была утрачена. Исходя из этого, представитель Франции предлагает нижеследующую редакцию пункта 2d статьи 79:

«Если невозможность вернуть товар с сохранением его существенных качеств или в том состоянии, в каком он был им получен, является результатом действий продавца».

Представитель Венгрии в принципе согласен с предложением представителя Франции. Он предлагает дополнить его следующими словами: «или действий лица, за которое он несет ответственность».

Кроме того, он считает, что следовало бы изъять пункт a, который представляет частный случай применения пункта d. Отсюда следует, что необходимо изменить нумерацию пунктов, причем пункт d станет пунктом a.

Представитель Венгрии желал бы также дополнить пункт 2 с статьи 79 словами «до обнаружения несоответствия товара *продан*, употребил или переработал».

Со своей стороны, докладчик Соединенных Штатов Америки также принял принцип предложения Франции, если возвращение товара остается возможным в случае порчи, вызванной его дефектом.

Представитель Туниса, однако, считает предпочтительным сохранить нынешнюю редакцию ЮЛИС. Он указывает, что пункт d статьи 79 в его нынешнем виде совместим со статьей 96. Переход рисков обусловлен предварительным выполнением продавцом своих обязательств. Если продавец не выполнил их, покупатель должен иметь право объявить о расторжении договора на условиях, предусмотренных в ЮЛИС.

Пункт 2 е. Представитель Франции сомневается в уместности этого пункта, могущего вызвать многочисленные споры, ввиду неизбежной неточности его формулировки. Идет ли речь о незначительном повреждении товара с точки зрения продавца или покупателя, или же с точки зрения обеих сторон?

Представитель США присоединился к этому мнению. Однако, как считает правительство Венгрии, ответ на этот вопрос зависит от окончательной редакции, которая будет принята для пункта 2 статьи 33. Что касается правительства Туниса, то оно выразило пожелание, чтобы формулировка этого пункта была изменена, с тем чтобы устранить упомянутые трудности, но считает нужным сохранить лежащую в основе этого пункта мысль, так как она в конечном счете защищает интересы покупателя.

Статья 80

По мнению представителя Франции, статья эта излишня и даже может явиться источником неправильных толкований. В самом деле, было решено, что закон будет носить только дополнительный характер, а в этом отношении положение, о котором идет речь, может казаться двусмысленным.

Представитель Туниса согласен с этим мнением, но выражает пожелание, чтобы устранение этой статьи было проведено в сочетании с положениями, которые будут действительно необходимыми или будут отвечать официальным соображениям.

Представители Венгрии и США высказались в пользу сохранения этой статьи.

Статья 81

Представитель Франции отметил, что применение этого положения может оказаться весьма трудным и в известном смысле нарушит справедливость.

Оценка всех выгод и преимуществ, которые покупатель извлек из товара, будет нелегкой и субъективной. Так как расторжения договора обычно требует покупатель, он неохотно допустит исчисление своей задолженности продавцу. Можно также добавить, что проблема еще более усложнится, если вызвавший конфликт товар куплен для личного пользования покупателя.

Продавец должен будет представить доказательства, которые очень трудно получить. С другой стороны, он обязан вернуть покупателю денежные суммы, которые были ему внесены, плюс законные проценты. Поэтому предлагается распространить на покупателя этот способ исчисления, который представляется весьма простым и создаст возможность взаимного возмещения двух ликвидных и подлежащих уплате задолженностей, не являющегося затруднительным.

Конечно, нельзя исключить возможности, что продавец может потребовать уплаты процентов только в свою пользу, заявляя, что товар непригоден для пользования или бесполезен с точки зрения его нужд. Однако, если он не сможет обосновать свои претензии, будет считаться, что покупатель извлек из то-

вара ту же прибыль, какую продавец сам извлек из его цены.

Представитель Соединенных Штатов считает, что вопрос этот не представляет большого интереса, так как, по его мнению, бремя доказательства будет, вероятно, лежать на истце.

Представитель Туниса согласен с тем, что расчет возмещения, которое должен уплатить покупатель, весьма сложен; он предлагает рассмотреть вопрос об улучшении редакции этого положения.

IV. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ МЕКСИКИ, ВКЛЮЧАЮЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ АВСТРИИ

(статьи 82 — 90)

Заголовок раздела IV «Дополнительные правила о возмещении убытков» (по-французски «dommages-intérêts») должен быть упрощен с тем, чтобы он относился лишь к убыткам и чтобы это название соответствовало формулировке других названий этого же Единообразного закона о международной купле-продаже товаров (например, разделы V и VI главы V, а также глава VI). Кроме того, этот раздел содержит основные правила по возмещению убытков, а не дополнительные или вспомогательные правила к ним.

Я считаю, что подразделы A и B следует сократить до одной статьи в силу того факта, что общее правило, содержащееся в статье 82, применимо не только к возмещению убытков в случае, если договор не расторгнут, но также, когда он расторгнут, согласно положениям статьи 87. Более того, правила статей 83 — 87 следует рассматривать как специальные случаи для определения убытков. Вследствие этого, этот первый подраздел A должен относиться к определению убытков, поскольку все статьи, следующие за ним (статьи 82 — 87), относятся к этой же проблеме.

Статья 82

Эта статья в значительной степени сохранена в существующей форме. Я предлагаю следующие изменения:

a) В первом пункте добавить наречие «действительно», с тем чтобы этот пункт содержал требование о том, чтобы выплата за убытки соответствовала действительно понесенным убыткам. Это изменение соответствует замечанию, сделанному профессором Тунком.

b) Статья 89 специально исключается из правила, установленного в статье 82, поскольку ее применение в рамках различных внутренних законодательных органов может привести к более высокому объему возмещения убытков.

c) Вместо предложения «должна была предвидеть» в первой части второго предложения я предлагаю использовать такие глагольные выражения, как, например, «предвидела или должна была предвидеть», которые, возможно, яснее, чем те, которые содержатся в Единообразном законе о международной

купле-продаже товаров; и слова «которые она знала и должна была знать» во второй части этого же предложения заменить словами «которые она знала или должна была знать».

Примечание. Представитель Австрии указал, что во французском тексте этой статьи необходимо сохранить ссылку на *perte subie* и *gain manqué*. Я не уверен, требуется ли для французского текста такое положение, поскольку я считаю, что ссылки на *dommages-intérêts* в начале статьи достаточно для понимания обеих концепций, а именно *perte subie* и *gain manqué*. Мне кажется, что такова сфера охвата статьи 1149 Французского кодекса. Нет никаких сомнений в том, что Гражданский кодекс Мексики при ссылке на концепцию, которая равнозначна *dommages-intérêts* (*daños y perjuicios*), включает как понесенные убытки, так и выгоду, которая была упущена. Текст статей 2108 и 2109 Кодекса гласит следующее:

Статья 2108. Под ущербом подразумевается потеря или убыток, нанесенные имуществу в силу невыполнения одного из обязательств.

Статья 2109. Ущербом считается лишение какой-либо законной прибыли, которая должна быть получена в результате выполнения обязательства.

Однако, если эксперты в области права и французского языка сочтут, что говорить о *dommages-intérêts* недостаточно, выражения *perte subie* и *gain manqué* следует, несомненно, оставить в тексте.

Статья 83

Текст сохраняется, и мы предлагаем лишь опустить дополнительный плюс 1 процент в отношении процентов на неуплаченную сумму по ставке, что, по моему мнению, не оправдано. Выражение (при всех обстоятельствах) остается в скобках, поскольку, по моему мнению, оно излишне.

Статья 84

Представитель Австрии предложил, чтобы ссылка в этой статье на «*jour ou le contrat est résolu*» была заменена выражением «*jour ou la délivrance a eu lieu ou aurait dû avoir lieu*», в котором будут устранены сомнения и проблемы для стороны, осуществляющей право на расторжение договора. Я считаю, что это предложение разумно и целесообразно и вследствие этого весь текст следует заменить соответствующим образом.

Статья 85
(Без изменений)

Статья 86
(Без изменений)

Статья 87

Эта статья опускается, поскольку в ней нет необходимости в силу наличия нового текста, предложенного для статьи 82.

Подраздел С

Я предлагаю изменить заголовок подраздела С

(Общие положения о возмещении убытков) следующим:

«В. Общие положения».

Статья 88
(Без изменений)

Статья 89

Предлагается добавить второй пункт, что будет (в весьма своеобразной форме) отражать то, что, по мнению профессора Тунка, высказанному им в его замечаниях к Единообразному закону о международной купле-продаже товаров, в этом правиле является безоговорочным аспектом, а именно, что убытки, на которые в этом правиле содержится ссылка, не должны быть меньше убытков, которые могут возникнуть в результате применения правил статей 82 — 88.

Раздел V
(Без изменений)

Статья 90

Мы предлагаем начать эту статью с предложения «Если не будет достигнуто другого соглашения», поскольку стороны могут достичь соглашения относительно различных правил, отличающихся от правил, установленных в этой статье.

Текст статей 82 — 90 в том виде, в каком он предложен, содержится в Приложении к настоящему документу.

Добавление

Возмещение убытков

А. Определение их суммы

Статья 82

Возмещение убытков в случае нарушения договора одной стороной должно состоять (независимо от того, расторгнут договор или нет) из суммы, равной убыткам, действительно понесенным другой стороной.

За исключением положения, содержащегося в статье 89, такие убытки не должны превышать убытков, которые нарушившая договор сторона должна была предвидеть во время заключения договора, принимая во внимание обстоятельства, которые она знала или должна была знать как возможное последствие нарушения договора.

Статья 83

Если нарушение договора заключается в просрочке в уплате цены, которая не приводит к расторжению договора, продавец (при всех обстоятельствах) будет иметь право на проценты на неуплаченные суммы по ставке, равной официальной учетной ставке страны, в которой продавец имеет свое предприятие или, при отсутствии такового, свое обычное место жительства.

Статья 84

1. В случае расторжения договора, когда цена на товар является рыночной ценой, возмещение

убытков равно разнице между ценой, предусмотренной в договоре, и рыночной ценой на день расторжения договора.

2. (Без изменений.)

Статья 85

(Без изменений)

Статья 86

(Без изменений)

Статья 87

(Исключена)

В. Общие положения

Статья 88

(Без изменений)

Статья 89

В случае обмана или мошенничества, сумма возмещения убытков будет определяться правилами, применимыми к договорам о продаже, не регулируемым настоящим законом. Однако такие убытки не должны быть меньше убытков, которые могут возникнуть в результате применения правил 82—88.

Раздел V. Расходы

Статья 90

(Без изменений)

V. ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ АВСТРИИ, ПОДГОТОВЛЕННЫЕ СОВМЕСТНО С ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ МЕКСИКИ

(статьи 91 — 101)

Статьи 91 — 95, касающиеся сохранения товара, не вызывают никаких замечаний. Однако более точной интерпретации способствовало бы добавление в конце пункта 1 статьи 94 между словами «при условии, что она сообщила» и «о своем намерении» слов «в должное время».

Наоборот, статьи 96 — 101 о переходе рисков должны быть в значительной степени изменены и упрощены.

Статья 96

Прежде всего, возникает вопрос о целесообразности статьи 96, в которой в искаженном виде содержится лишь являющееся весьма спорным определение термина «риски». Не придавая этому вопросу особого значения, я все же предлагаю опустить эту статью.

Статья 97

В пункте 2 статьи 97 в двух случаях следует говорить о «поставке» вместо «передачи».

Статья 98

Пункты 2 и 3 статьи 98 не соответствуют положениям подпунктов *b* и *c* статьи 20. В этих положени-

ях ясно говорится, в каких случаях имеет место поставка. Пункты 2 и 3 статьи 97 не добавляют ничего нового, а лишь вносят путаницу. Их было бы желательно опустить.

ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ МЕКСИКИ

Статья 98 (2)

Я полностью согласен с вашей точкой зрения. Единственное небольшое изменение, которое я предложил бы внести, заключается в том, чтобы заменить в первом пункте статьи 98 выражение «handing-over» в английском тексте и выражение «gemise» во французском тексте словами «delivery» и «délivrance», соответственно. Разумеется, все предшествующее является следствием вашего предложения изменить второй пункт статьи 97 в этих целях.

Статья 99

Статья 99, по-видимому, соответствует старому правилу морского права. Однако я не убежден, что способ транспортировки должен оказывать влияние на отношения между продавцом и покупателем (даже если закупка груза, по-видимому, исключается из сферы применения Единообразного закона о купле-продаже и если последний может оказаться вынужденным оплатить стоимость товара, который еще не существует в момент заключения контракта, известно об этом продавцу или нет). Таким образом, мне представляется, что следует исключить всякую возможность перехода рисков до того, как будет заключен договор о купле-продаже. Такое положение наиболее целесообразно было бы вписать в статью 97.

Я также разделяю ваше критическое отношение к статье 99. Однако постольку, поскольку упомянутое правило является «старым правилом морского права», я считаю весьма разумным и целесообразным ваше предложение о том, чтобы добавить еще один пункт к статье 97, который может стать вторым пунктом, с тем чтобы пункт, который в настоящее время является вторым, стал третьим и в нем сохранилось бы ваше замечание о том, что переход рисков никогда не будет осуществляться до того, как будет оформлен контракт о купле-продаже. Строго говоря и учитывая правила, содержащиеся в статье 97, такой принцип оказался бы весьма полезным. Однако я считаю, что, поскольку затрагивается традиционное правило морского права, которое, видимо, уже включено в некоторые международные конвенции, проблемы интерпретации были бы исключены, если бы в праве четко устанавливался противоположный принцип.

Статья 100

Статья 100 потеряла свой смысл в результате того, что была опущена прежняя статья 19 (пункт 3), составные части которой, упомянутые в статье 100, не представлены в статье 20. Замечания, высказанные в отношении статьи 99, касаются и статьи 100, которая может, таким образом, быть опущена.

Статья 101

Что касается статьи 101, то, в соответствии с комментарием профессора Томко, она направлена на

то, чтобы избежать недоразумений. Мне кажется, что она скорее их порождает, и я также предлагаю ее опустить.

Текст, который я предлагаю и который был согласован с представителем Мексики, сформулирован следующим образом:

Статья 96

(Исключена)

Статья 97

1. (Без изменений.)

2. В случае поставки товара, не соответствующего договору, риски переходят на покупателя, независимо от несоответствия товара договору, с момента поставки, состоявшейся на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем законе, если покупатель не заявил о расторжении договора и не потребовал замены товара.

3. Если продажа относится к товарам, находящимся в процессе доставки по морю, то риски переходят на покупателя со времени передачи товара перевозчику. Однако, если продавцу было известно или ему должно было быть известно в момент заключения договора о том, что товар был утрачен или подвергся порче, риски по-прежнему сохраняются за ним до момента заключения договора.

Статья 98

[1.] Если передача товара задерживается вследствие нарушения покупателем своих обязательств, риски переходят на покупателя, считая с последнего дня, когда без такого нарушения сдача товара могла бы быть произведена согласно договору.

2. (Исключен.)

3. (Исключен.)

Статья 99

(Исключена)

Статья 100

(Исключена)

Статья 101

(Исключена)

VI. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ НОРВЕГИИ
ПО СТАТЬЯМ 61—101

Статья 48

Покупатель может воспользоваться правами, предусмотренными [как это предусмотрено] в статьях 43 — 46 [и потребовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статье 82 или в статьях 84 — 87], даже до установленного срока поставки, если очевидно, что продавец не выполнит [любое из] своих обязательств.

ГЛАВА IV. ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ

Раздел II. Прочие обязанности

Статья 61

(Тождественна статье 69 ЮЛИС)

Статья 62

(Тождественна статье 65 ЮЛИС)

Раздел III. Санкции за невыполнение покупателем своих обязательств

Статья 63

1. Если покупатель не исполнит какого-либо из своих обязательств [своих обязательств, относящихся к уплате цены, приемке поставленных товаров или любого другого обязательства] по договору купли-продажи или по настоящему закону, продавец может:

a) воспользоваться правами, предусмотренными [как это предусмотрено] в статьях 64 — 67;

b) потребовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статьях [82 и 83] или в статьях [84 — 87].

2. Ни в коем случае покупатель не может обратиться в суд или арбитражный трибунал с просьбой о предоставлении ему льготного срока.

Статья 64

Продавец имеет право требовать от покупателя выполнения договора [его обязательств] 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 Единым законом [согласно статье I], если только продавец не действует непоследовательно в отношении этого права, расторгнув договор в соответствии со статьей 66.

Статья 65

Когда продавец требует от покупателя выполнения договора, он может назначить дополнительный срок разумной продолжительности для выполнения договора [обязательств]. Если покупатель не выполнит этого требования в течение дополнительного срока или если продавец не назначил такого срока в пределах разумного периода времени, или если покупатель еще до истечения соответствующего срока объявит, что не выполнит этого требования, то продавец может использовать все средства защиты, предоставляемые ему в соответствии с настоящим законом.

Статья 66

1. Путем уведомления покупателя продавец может объявить о расторжении договора:

a) если невыполнение покупателем его обязательств по договору или по настоящему закону составляет существенное нарушение договора, или

b) если покупатель не выполнил своих обяза-

тельство в течение дополнительного срока, установленного продавцом в соответствии со статьей 65, или

с) если невыполнение покупателем своего обязательства в отношении приемки товара дает продавцу справедливые основания опасаться того, что покупатель не уплатит цены.

2. Если товары были получены покупателем, то продавец не может расторгнуть договор в соответствии с предыдущим пунктом и *потребовать возвращения* товаров, если только в договоре не предусматривается, что продавец сохраняет за собой право собственности на товары или право на гарантию товаром, пока цена не уплачена, причем это положение имеет силу в отношении кредиторов покупателя согласно закону государства, в котором покупатель имеет свое предприятие. [Положения подпунктов *a* и *b* статьи 4 применяются соответственно.]

3. Продавец теряет право объявить о расторжении договора, если он уведомил об этом покупателя в течение разумного срока:

a) в случаях, когда покупатель не выполнил своих обязательств в срок, — после того, как продавец был уведомлен, что цена уплачена с опозданием, или после того, как покупатель потребовал от продавца объявить о своем решении относительно выполнения обязательств или расторжения договора;

b) во всех других случаях — после того, как продавец обнаружил невыполнение покупателем обязательств или должен был обнаружить это, или в случае, если продавец потребовал от покупателя выполнения обязательств по истечении срока, упомянутого в статье 65.

Статья 67

(Тождественна статье 67 ЮЛИС)

Статья 68

Продавец может воспользоваться правами, предусмотренными [как это предусмотрено] в статьях 65 и 66 [и потребовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статье 82 или в статьях 84 — 87], еще до установленного срока выполнения обязательств, если очевидно, что покупатель не выполнил [любое из] своих обязательств.

Замечания

1. Статьи 61 — 70 ЮЛИС заменяются проектом статей 61 — 67. Этот проект основан на пересмотренных статьях 41 — 44, принятых на последнем заседании Рабочей группы.

2. *Статья 61* тождественна статье 69 ЮЛИС, а *статья 62* — статье 65 ЮЛИС.

3. Статьи 63, 64, 68 и 70 ЮЛИС (ср. пересмотренную статью 41) заменяются *статьей 63*.

4. Вопросы, которым посвящены статьи 61, 62 и 66 ЮЛИС, рассматриваются в проекте статей 64 — 66, который был составлен в соответствии с

текстом статей 42 — 44, принятым на последнем заседании Рабочей группы.

5. Относительно пункта 2 статьи 61 ЮЛИС см. предлагаемую ниже новую статью 82.

6. Проект *пункта 2 статьи 65* — новый текст; он основан на пункте 2 статьи 28 Единообразного скандинавского закона о купле-продаже.

7. *Статья 68* касается предупреждения задержки и соответствует статьям 76 — 77 и 48 ЮЛИС. Статьи 76 — 77 ЮЛИС предлагается исключить (и соответственно расширить статью 48, с тем чтобы охватить также вопрос об убытках).

ГЛАВА V. ПОЛОЖЕНИЯ, ОБЩИЕ ДЛЯ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПРОДАВЦА И ПОКУПАТЕЛЯ

Статья 69

(Тождественна статье 90 ЮЛИС)

Статья 70

1. (Тождествен пункту 1 статьи 75 ЮЛИС.)

2. (Тождествен пункту 2 статьи 75 ЮЛИС.)

3. Сторона, воспользовавшаяся правом объявить договор расторгнутым полностью или частично, как это предусмотрено в предыдущих пунктах настоящей статьи, может потребовать возмещения убытков в соответствии со статьями [84 — 87].

Раздел I. Одновременность поставки товара и уплаты цены

Статья 71

(Тождественна статье 71 ЮЛИС)

Статья 72

1. В случае, если сдача товара осуществляется путем передачи товара перевозчику *в соответствии с подпунктом 1 а статьи 20*, продавец может *отправить товар* на таких условиях, чтобы за ним сохранялось право распоряжения товаром во время перевозки. *Продавец* может потребовать, чтобы товар был передан покупателю в месте назначения только против уплаты цены, а покупатель не обязан уплатить цену до того, как он получит возможность осмотреть товар.

2. (Тождествен пункту 2 статьи 72 ЮЛИС.)

Замечания

В третьей и четвертой строках настоящего пункта 1 слова «задержать отправку до уплаты цены или» несколько вводят в заблуждение, поскольку в большинстве случаев будет действовать обычай или соглашение об обратном; следовательно, любое право задержать отправку будет зависеть от соглашения или обычая.

Статья 73

1. (Тождествен пункту 1 статьи 73 ЮЛИС.)

2. (Тождествен пункту 2 статьи 73 ЮЛИС.)

3. (Тождествен пункту 3 статьи 73 ЮЛИС.)

4. Сторона не может воспользоваться правами, предусмотренными в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, если другая сторона предоставляет гарантию или другое достаточное обеспечение выполнения ею договора. [Изменить номер нынешней статьи 74 на номер 87.]

Раздел II. Дополнительные правила относительно последствий расторжения договора и поставки замены товара

[Изменить номер нынешней статьи 75 на номер 70 и исключить нынешние статьи 76 — 77 (ср статью 48, новую статью 68 и новый пункт 3 новой статьи 70).]

Статья 74

(Тождественна статье 78 ЮЛИС)

Статья 75

1. Покупатель утрачивает право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца замены товара, если он не может возвратить поставленный товар в том виде, в каком он его получил.

2. (Предыдущий пункт не применяется)

a) ...

b) (Тождествен пункту 2 статьи 79 ЮЛИС.)

c) Если покупатель, до того как обнаружил или должен был обнаружить несоответствие товара, употребил или переработал часть товара в ходе нормального использования;

d) ...

e) (Тождествен пункту 2 статьи 79 ЮЛИС.)

Статья 76

Покупатель, утративший право на заявление о расторжении договора или на требование к продавцу о замене товара на основании статьи 75, сохраняет все другие признаваемые за ним настоящим законом права.

Статья 77

1. (Тождествен пункту 1 статьи 81 ЮЛИС.)

2. (Тождествен пункту 2 статьи 81 ЮЛИС, за исключением подпункта b);

b) если он лишен возможности возвратить товар полностью или частично, но он тем не менее воспользовался правом объявить договор расторгнутым или потребовать от продавца замены товара.

Раздел III. Дополнительные правила о возмещении убытков

Статья 78

(Тождественна статье 82 ЮЛИС)

Статья 79

Если нарушение договора заключается в про-

срочке в уплате цены, то продавец при всех обстоятельствах имеет право на проценты на неуплаченные суммы по ставке в 6 процентов, но по крайней мере по ставке на 1 процент больше, чем официальная учетная ставка страны, в которой продавец имеет свое предприятие, или при отсутствии такового, свое постоянное пребывание [применяется статья 4 a и b].

Замечания

Во многих странах официальные учетные ставки устанавливаются весьма произвольно, на основе валютных и других финансовых соображений, и часто они значительно ниже ставок, выплачиваемых частными предпринимателями. Поэтому предлагается определить минимально 6-процентную ставку, соответствующую ставке, предусмотренной в статье 49 Женевской конвенции 1930 года, устанавливающей единообразный закон о переводных и простых векселях.

Статья 80

(Тождественна статье 84 ЮЛИС)

Статья 81

(Тождественна статье 85 ЮЛИС)

Статья 82 (новая)

Размеры убытков, предусмотренные в статьях 80 и 81, не превышают, однако, разницы между ценой, назначенной в договоре, и рыночной ценой, в то время когда в соответствии с обычаем покупатель будет иметь разумную возможность приобрести товары взамен товаров, о которых говорится в договоре, или продавец — перепродать эти товары.

Замечания

Положения, содержащиеся в статье 25 ЮЛИС в пункте 1 с статьи 42 и в пункте 2 e статьи 61, исключают право исполнения договора в случаях, когда это соответствует обычаю и когда в разумной степени возможно приобретать товары взамен товаров, о которых говорится в договоре, или перепродавать эти товары. Эти положения имеют важные последствия для исчисления размера убытка в соответствии с пунктом 1 статьи 84 и статьей 85 [новыми статьями 80 — 81], ибо они означают, что в рассматриваемых случаях размеры убытков будут исчисляться на основе рыночной цены в момент, когда это соответствует обычаю и когда для покупателя в разумной степени возможно покупать товары взамен не поставленных по договору или для продавца — перепродавать эти товары. Большинство членов Рабочей группы поддержало предложение об исключении положений, содержащихся в статье 25, в пункте 1 с статьи 42, и в пункте 2 статьи 61 ЮЛИС. Ввиду этого, вероятно, целесообразно добавить положение, с тем чтобы исключение упомянутых положений из статей ЮЛИС не повлияло на существо положений статей 84 и 85 [новых статей 80 — 81] в том виде, в каком они сейчас фигурируют в тексте ЮЛИС. Следует также иметь в виду, что упразднение понятия о расторжении договора ipso facto повлияет на

содержание правила пункта 1 настоящей статьи 84, поскольку время расторжения может быть изменено или отсрочено, особенно в случае непоставки. Это условие будет смягчено предлагаемым в новой статье 82 положением.

Статьи 83 — 86

(Тождественны статьям 86 — 89 ЮЛИС.) [В переименованной статье 83 ссылки следует исправить на статьи 80 — 82.]

Раздел IV. Освобождение от ответственности

Статья 87

(Тождественна статье 74 ЮЛИС)

Раздел V. Охранение товара

Статьи 88 — 92

(Тождественны статьям 91 — 95 ЮЛИС)

ГЛАВА VI. ПЕРЕХОД РИСКОВ

Статья 93

(Тождественна статье 96 ЮЛИС)

Статья 94

1. Риски переходят на покупателя с момента сдачи товара.

2. (Тождественна статье 101 ЮЛИС.)

Замечания

Пункт 1 должен быть сформулирован так, чтобы переход риска не зависел от (безупречной) сдачи товара в срок.

Пункт 2 исключается как лишний с учетом пересмотренной статьи 20 (ср. пункт 2 нынешней статьи 79, пункт 2 новой статьи 75).

Статьи 95 — 97

(Тождественны статьям 98 — 100 ЮЛИС.) [Ссылка в первой строке новой статьи 97 должна быть исправлена в соответствии со второй фразой пересмотренного пункта 1 статьи 21.]

VII. ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ АВСТРИИ ПО СТАТЬЯМ 74—101

Поскольку я располагаю очень ограниченным временем для рассмотрения различных предложений, я в состоянии дать лишь суммарную оценку, не разясняя подробно мотивов того или иного мнения. Я должен также оставить за собой право вернуться, в случае необходимости, к рассмотрению того или иного мнения, выраженного ниже, если на следующем заседании Рабочей группы будут представлены убедительные доводы.

Статья 74

Предложения представителя Соединенного Королевства кажутся в общем приемлемыми.

Статьи 75 — 77

Что касается пункта 1 статьи 75, то я могу согласиться на поправки, предложенные представителем Соединенных Штатов. И наоборот, я предпочел бы оставить в пункте 2 фразу «не представляют для него интереса».

Что касается статьи 76, то, как и представитель Франции, я предпочел бы сохранить имеющуюся формулировку (за исключением слова «установленные»), несмотря на мои сомнения относительно толкования, данного ей представителем Венгрии, из которого следует, что расторжение договора было бы в некотором роде условным.

Я поддерживаю предложение исключить статью 77.

Статьи 78 — 81

Я согласен на исключение подпункта *a* пункта 2 статьи 79, но не могу согласиться с пожеланием представителя Венгрии добавить в пункт *c*, становящийся подпунктом *b*, слово «продан», ибо мне кажется, что это ведет слишком далеко. Не могу также присоединиться к предложению представителя Франции, который хочет внести поправку в подпункт *b*, становящийся подпунктом *c*, ибо это могло быть вызвано недоразумением. Первая часть данного предложения к тому же становится ненужной. Достаточно было бы воспроизвести точную формулировку пункта 1 и сказать: «если невозможность вернуть товар в том состоянии, в каком он был бы им получен, не является результатом действия покупателя или лица, за действие которого он несет ответственность».

Я согласен с представителем Венгрии в том, что наличие подпункта *e*, становящегося подпунктом *d*, будет зависеть от пункта 2 статьи 33.

Поскольку имеется намерение опустить статью 77, мне кажется, что было бы желательным сохранить по крайней мере статью 80.

Критические замечания, касающиеся статьи 81 (в частности, пункта 2), по-моему, не совсем убедительны. Более того, пример с покупкой товаров для личного пользования, на мой взгляд, практически неуместен, поскольку было решено изъять из области применения единообразного закона продажу товаров потребителям. Совершенно очевидно, что расчет, обусловливаемый пунктом 2, часто будет более сложным, чем расчет, к которому необходимо прибегать для применения пункта 1. Однако, по-моему, это не является достаточной причиной, чтобы относить за счет покупателя заранее установленную сумму, которая практически никогда не будет соответствовать реальной прибыли (или отсутствию прибыли, выгоды).

Статьи 82 — 90

Записка представителя Мексики была составлена с учетом моих взглядов, и поэтому у меня нет никаких замечаний.

Статьи 91 — 101

Мне также нечего добавить к предложениям, ко-

торые представитель Мексики и я представили в связи с этой группой статей.

Поправки, представленные наблюдателем от Норвегии и касающиеся статей 61 — 102 в целом, настолько расходятся с текстом ЮЛИС (1964), особенно в том виде, в каком они представлены, что их изучение потребовало бы значительного времени, превышающего время, которое предоставлено членам Рабочей группы. Поэтому в данный момент я не могу сформулировать замечания по этому документу, который, несомненно, будет внимательно рассмотрен на следующем заседании.

VIII. ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ВЕНГРИИ ПО ДОКЛАДАМ О ПЕРЕСМОТРЕ СТАТЕЙ 82—90

Статья 82

Пункт 1. Выражение «действительно понесенные убытки» может создать впечатление, что речь идет лишь о возмещении непредвиденных убытков, особенно если читатель задаст вопрос, почему ЮНСИТРАЛ изменила текст ЮЛИС. А использование слова «действительно», по-видимому, усиливает это впечатление.

Пункт 2. У меня возникает вопрос, следует ли добавлять в текст слово «предвидела». Если сторона действительно предвидит убытки своего партнера в случае нарушения им договора, не означает ли это, что она действует недобросовестно?

Статья 84

По существу я согласен с идеей, выраженной в этой статье. Однако в связи с этим в случаях, когда товар был доставлен с задержкой, могут возникнуть проблемы.

	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>
i) цена, установленная договором:	100	100	100
ii) цена на день поставки:	150	100	80
iii) цена на фактический день поставки:	130	80	100

a) Покупатель не несет убытков, если цены при вариантах ii и iii расходятся с ценой, установленной договором. Однако, если бы продавец поставил товар вовремя, покупатель мог бы продать этот товар за 150 единиц, а на момент фактической поставки он может продать этот товар только за 130 единиц. Если он получает лишь 30 единиц, что, очевидно, и предлагается в качестве решения, то он понесет убыток в 20 единиц.

b) Покупатель не имел бы убытков, если бы продавец доставил товар в указанный договором срок. В момент фактической поставки он несет убытки в 20 единиц, и будет справедливо, если он получит 20 единиц в качестве возмещения убытков.

c) Покупатель понес бы потерю в 20 единиц, если бы продавец доставил товар вовремя. На день фактической поставки он не несет убытки, и тогда, с учетом варианта ii, это правило оправданно.

Из предлагаемого текста не совсем ясно, предоставляется ли потерпевшей от нарушения договора стороне или судье право выбора между ценой в момент поставки товара и в день, когда он должен был быть поставлен, или же в случаях, когда поставка была фактически осуществлена позднее, чем срок исполнения договора, для определения возмещения убытков обязательно берется цена на тот более поздний момент. Если покупатель имеет выбор в этом отношении, то вариант смог бы привести к неоправданному результату: покупатель был бы вправе потребовать 20 единиц, а если покупатель не имел бы такого выбора, он потерял бы 20 единиц в соответствии с вариантом a.

Статья 90

Термин «поставка» в тексте ЮЛИС означает только поставку товаров, которые соответствуют договору, а в проекте ЮНСИТРАЛ этот термин распространяется также и на поставку несоответствующих договору товаров (см., например, статью 97 и замечание представителя Австралии по этой статье). Учитывая это обстоятельство, не следовало бы изменить или дополнить статью 90? Распространяются ли эти правила также и на случаи поставки товаров, которые не соответствуют договору? В таких случаях продавец, по всей вероятности, понесет дополнительные расходы.

Статьи 96 — 101 ЮЛИС

Упрощения, предложенные представителем Австрии и представителем Мексики, являются вполне обоснованными. Единственное замечание, которое я бы хотел сделать, состоит в том, что, может быть, следует сохранить статью 96, хотя, очевидно, представляется достаточно ясным, что представители большинства, если не всех правовых систем, довольно единогласно приходят к одному и тому же выводу, и поэтому данная статья, может быть, является совершенно излишней. Мое замечание скорее касается методов составления проектов и их деталей. В статье 96 я скорее усматриваю не попытку определить риски, а изложение положения, складывающегося в случае их перехода, и мне не совсем понятно, как можно излагать факты, не оговаривая юридических последствий.

Если это верно, то тогда юридические последствия должны следовать за изложением фактов, к которым они относятся. Поэтому, если Рабочая группа решит сохранить статью 96 ЮЛИС, тогда она должна излагаться в качестве статьи 99.

IX. ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ НОРВЕГИИ ПО ДОКЛАДАМ О ПЕРЕСМОТРЕ СТАТЕЙ 74—101

Статья 74 ЮЛИС

У меня нет возражений относительно предложенных, сделанных представителем Соединенного Королевства, однако я бы предпочел следующую формулировку пунктов 1 и 2:

«1. Если сторона не исполнит одного из своих обязательств, от нее не должны требовать такого

исполнения и она не несет ответственности за такое неисполнение, если она докажет:

а) что исполнение стало невозможным в силу обстоятельств *такого характера*, что в соответствии с *договором она не должна их учитывать*, или избежать, или преодолеть, или

б) что в силу таких обстоятельств исполнение было бы настолько радикально измененным, что стало бы исполнением *совсем иного* обязательства, чем то, которое предусматривалось договором; если намерение сторон в этом отношении не было выражено во время заключения договора, то должно приниматься во внимание то, что, как можно был бы разумно полагать, не исполнившая обязательство сторона будет их учитывать или избежать, или преодолеть.

2. Если обстоятельства, явившиеся причиной неисполнения обязательства, были лишь временным препятствием для его исполнения, то *освобождение* от исполнения обязательств, предусмотренное настоящей статьей, не будет распространяться на не исполнившую обязательство сторону при устранении этого препятствия *при условии*, что исполнение тогда, в силу отсрочки, не будет настолько радикально измененным, что станет исполнением *совсем иного* обязательства, чем то, которое предусматривалось договором».

В пересмотренном тексте ЮЛИС Норвегия предложила перенести эту статью в новую статью 87.

Статьи 75 — 77 ЮЛИС

Я поддерживаю предложение Соединенных Штатов Америки, касающееся *статьи 75 (1)*, и не возражаю против их предложений в отношении *статьи 75 (2)* и *статьи 77*. Норвегия предложила перенести эти положения в новую статью 70 в пересмотренном тексте ЮЛИС.

Что касается предложения США о сужении формулировки *статьи 76*, то я разделяю сомнения, выраженные представителями Франции и Венгрии. Как и представитель Венгрии, я считаю, что статья 76 должна быть приведена в соответствие со *статьей 48*, однако я бы не объединял их в одну статью. Я ссылаюсь на предложение Норвегии перенести статью 76 в новую статью 68 (ср. также предлагаемую пересмотренную статью 48).

Статьи 78 — 81 ЮЛИС

Норвегия предложила перенести *статью 79* в новую статью 75 и распространить сферу ее применения также и на право покупателя требовать от продавца поставлять товары взамен (ср. статью 97 (2) ЮЛИС). Кроме того, в *пункте 2* предлагается добавить в качестве альтернативы после слова «обнаружения» следующие слова: «или когда он должен был обнаружить».

Что касается *пункта 2d* статьи 79, то я не поддерживаю предложение Франции даже с поправкой, предложенной Венгрией. По моему мнению, важно, чтобы исключения в *пункте 2* распространялись также и на порчу, повреждения или видоизменение,

присущие *самой природе* этого товара (то есть портящиеся товары), независимо от того, вызвана эта порча и т. д. их несоответствием или нет. Такие случаи предусматриваются лишь в *подпункте 2d*. Поэтому *подпункт 2d* должен предусматривать эти случаи, а также непредвиденные (неожиданные) случаи и поведение продавца или лица, за действие которого он несет ответственность. У меня нет возражений относительно объединения *подпунктов 2a* и *2d* при условии, что там все же будет упомянуто о порче в результате дефекта.

У меня нет возражений относительно *пункта 2e* статьи 79.

Статья 80 должна быть сохранена и расширена таким образом, чтобы она применялась к праву покупателя требовать от продавца поставки товара взамен (ср. новую статью 76, предложенную Норвегией).

Что касается *статьи 81*, то я ссылаюсь на новую статью 77, предложенную Норвегией, в частности на предлагаемое расширение сферы применения *подпункта 2b*. У меня нет замечаний по предложению Франции.

Статьи 82 — 90 ЮЛИС

Я ссылаюсь на новые (перенумерованные) статьи 78 — 86 (ср. статью 69), предложенные Норвегией.

У меня нет возражений относительно названия и т. д. разделов, предложенных Мексикой. Что касается проекта текста статьи 82, предложенного Мексикой, я не вижу прямой ссылки на упущенную выгоду (ср. статью 86).

Что касается *статьи 83*, то Норвегия предложила (в новой статье 79) установить учетную ставку минимум в 6 процентов, с тем чтобы не зависеть полностью от официальных учетных ставок, которые во многих странах могут устанавливаться довольно произвольно.

Что касается *статьи 84*, то необходимо помнить, что аннулирование концепции расторжения договора *ipso facto* отразится на содержании правила в существующем *пункте 1*, поскольку время расторжения договора может быть приостановлено или отсрочено, особенно в случае непоставки (соответственно неуплаты цены). Поэтому я согласен с представителем Австрии, что следует пересмотреть вопрос о том, является ли наилучшим правило полагаться на рыночную цену, существующую в момент фактического расторжения договора. Введение даты фактической поставки (соответственно срока на поставку) предложено Австрией и Мексикой. Однако эта дата будет, по-видимому, в меньшей степени удовлетворительной в случаях транспортировки и поставки товара перевозчику (в этом случае покупатель может еще и не получить информации о нарушении договора), а также в случаях непоставки (в этом случае покупатель может не иметь еще достаточных причин или даже права расторгнуть договор до истечения какого-то времени). Поэтому следует полагаться на дату, когда товар поставлен покупателю или передан в его распоряжение в месте

назначения, если покупатель не заявил о расторжении договора раньше, и тогда должна браться за основу эта, более ранняя, дата. В случае непоставки (или неуплаты) следует полагаться либо на дату фактического расторжения договора, либо на самую раннюю дату, когда договор мог быть расторгнут. Кроме того, в текст необходимо внести ясность относительно того, может ли возмещение убытков всегда увеличиваться, если доказано наличие *любого дополнительного* ущерба (ср. статью 86).

Норвегия предложила включить *новую статью* после существующей статьи 85 (новая статья 82) для случаев, когда покупатель в соответствии с обыкновением и разумной возможностью может купить товар взамен или продавец может перепродать товар, указанный в договоре (ср. существующие статьи 25, 42 (1 с) и 61 (2) ЮЛИС).

Норвегия предложила перенести нынешнюю *статью 90* о расходах в начало главы V в качестве первой статьи 69 (без отдельного раздела и заглавия).

Статьи 91 — 101 ЮЛИС

Я бы предпочел сохранить *статью 96*.

Что касается *статьи 97*, то я ссылаюсь на новую статью 94, предложенную Норвегией. Предлагается исключить как излишний пункт 2 на основании пересмотренной статьи 20 (ср. статью 79, пункт 2).

У меня нет серьезных возражений относительно существующих *статей 98 — 100*. В статье 100 ссылка в первой строке должна быть перенесена во второй абзац пересмотренного пункта 1 статьи 21. Я думаю, что место для статьи 100 еще найдется.

Норвегия предложила перенести *статью 101* в статью 97 (новая статья 94) в качестве нового пункта 2.

X. ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ВЕНГРИИ ПО ПРЕДЛОЖЕНИЮ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА ПО СТАТЬЕ 74

По форме

Пункт 1 а*. Из статей 35 (2) и 36 ЮЛИС совершенно ясно, что выражение «несет ответственность» подразумевает использование любого средства правовой защиты. Однако в этом случае использование других слов в статье 74 может быть излишним или даже вводящим в заблуждение. Это может создать впечатление, что статьи 35 (2) и 36 не охватывают одной и той же области, охваченной пунктом 1 предлагаемого текста в замечании а. Может возникнуть вопрос, почему в статьях 35 (2) и 36 не используются одни и те же слова. Из пункта 3 статьи 74 также можно сделать вывод о широком толковании значения выражения «несет ответственность».

Пункт 1 б. Интересно, устраняет ли предлагаемый текст под заголовком «Содержание» те слабые места, которые стремятся устранить в предложении:

а) «Отсутствие четкого толкования» относится также и к выражениям «радикально измененным»

или «совсем иного обязательства», не говоря уже о том, что в предлагаемом тексте также содержатся положения, предусматривающие неблагоприятные последствия (in fine).

б) В отношении термина «невозможность» также имеются «сомнения и расхождения между национальными юрисдикциями».

с) Предлагаемый текст не устраняет серьезной проблемы о причине и следствии, а только переносит ее на другой уровень («невозможность, вызванная такими обстоятельствами»).

д) Предлагаемый текст намного сложнее, чем оригинал. Поскольку одна из задач Рабочей группы заключается в упрощении ЮЛИС, то может ли она вообще внести такие улучшения, чтобы добиться ожидаемого результата?

Пункт 2. а) Правило, содержащееся в ЮЛИС, применимо также в том случае, когда временное препятствие еще не устранено, что не предусматривается в предлагаемом правиле. В соответствии с этим последним правилом любое радикальное изменение начинает применяться только тогда, когда временное препятствие устранено. Я считаю, что «радикальное изменение» должно применяться также до того, как устранено временное препятствие.

б) Это свидетельствует о недостатке ЮЛИС. Почему «радикальное изменение» должно применяться только тогда, когда существует *временное* препятствие? Кроме того, в чем причина того, что особое внимание уделяется в пункте 1 *причинам* нарушения, а в пункте 2 *следствиям* нарушения? С этой точки зрения текст пункта 1, предложенный представителем Соединенного Королевства, намного лучше текста ЮЛИС при условии, что он будет распространяться на пункт 2 и что опускается слово «невозможность» (см. ниже, пункт 5), а также потому, что в него входят как причина, так и следствие нарушения. Но если, несмотря ни на что, такое различие должно быть проведено для разных видов нарушений, то следует проводить разграничение не между временным препятствием и другими случаями нарушения, а очевидно, между задержкой и другими случаями нарушения. Этот вопрос требует дальнейшего рассмотрения. В этой связи мы *должны или ввести в текст, предложенный представителем Соединенного Королевства, конструкцию «или ... или», или использовать слово «вызвано» (или какое-либо другое выражение) в пункте 1 и слова «радикальные изменения» в пункте 2 для всех случаев задержки.*

Пункт 3. Интересно, следует ли включать слова «аннулированный контракт». Это в значительной степени снизит значение слова «ответственность» в пункте 1 в отношении убытков. В этом случае освобождение от ответственности будет означать только освобождение от возмещения убытков и отмену требования конкретного исполнения, которое и без того значительно ограничено (см. статью 41 ЮЛИС).

«Ограничение» неисполнения обязательств вследствие невозможности их исполнения. Как представитель Соединенного Королевства, так и представитель Ганы выступали за «ограничение» сферы применения статьи 74 одним лишь неисполнением обя-

* См. настоящее приложение, раздел I, выше.

зательств вследствие невозможности их исполнения. По-моему, положения ЮЛИС предусматривают менее широкий круг освобождений, чем они предусматривали бы, если бы в их основу было положено понятие неисполнения обязательств вследствие невозможности их исполнения. Неисполнение обязательств вследствие невозможности их исполнения в конце концов является лишь термином и понятием обычного права, а в ЮЛИС стремятся найти формулировки, которые подходили бы также и для многих систем гражданского права.

Судя по всему, оба уважаемых представителя выражают беспокойство по поводу поистине небританской краткости выражения «было вызвано». Вероятно, их сомнения и опасения можно уменьшить путем добавления к выражению в пункте 1 «она не была обязана ни принимать во внимание, ни избегать, ни преодолевать» следующих слов (для лингвистического улучшения): «или эти обстоятельства имели место до момента перехода риска». Это вы-

ражение может показаться таким же туманным, как и любая другая формулировка, которую мы можем найти в этой области, но, по крайней мере, будет охватывать случай непредвиденного увеличения цен, указанный в пункте 1b раздела «форма» представителем Соединенного Королевства. В этом случае слово «невозможность» может не фигурировать в данном тексте. Это понятие имеет намного более узкое значение во многих системах гражданского права, чем «невозможность» неисполнения обязательств вследствие невозможности их исполнения. Оно обычно охватывает только естественную и правовую невозможность, хотя в Германии также часто использовался термин «экономическая невозможность» (особенно до того, как доктрина 2 "Wegfall der Geschäftsgrundlage" получила всеобщее признание). В этом случае невозможность будет в значительной степени охватывать понятие «невозможность неисполнения обязательств» вследствие невозможности их исполнения.

5. ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ ВОПРОСЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ В СВЯЗИ С ГЛАВАМИ IV—VI ЕДИНООБРАЗНОГО ЗАКОНА О МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПЛЕ-ПРОДАЖЕ ТОВАРОВ (A/CN.9/87, ПРИЛОЖЕНИЕ IV)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—2
ГЛАВА IV. ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ	
A. Основные обязанности покупателя в отношении исполнения договора	3—21
1. Решения, принятые на четвертой сессии	3
2. Место и дата платежа: статья 59 и 60	4—21
a) Предлагаемая пересмотренная редакция статьи 60 [бис]	11
b) Обсуждение проекта положения	12—21
B. Санкции за нарушение договора покупателем	22—45
1. Объединение отдельных групп положений о санкциях, применяемых при нарушении договора о купле-продаже покупателем	22—44
a) Подход к разработке сводных положений о средствах защиты	35
b) Проект положений для раздела II: Санкции за нарушение договора покупателем	36
c) Обсуждение проекта положений для раздела II: Санкции за нарушение договора покупателем	37—44
C. Предлагаемая структура главы IV	45
ГЛАВА V. ПОЛОЖЕНИЯ, ОБЩИЕ ДЛЯ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПРОДАВЦА И ПОКУПАТЕЛЯ	
A. Пересмотр и новое размещение положений об уплате цены покупателем в статьях 71 и 72	46—47
B. Задержка исполнения: статья 73	48—62
1. Общее правило о задержке исполнения	49—58
2. Приостановление поставки товаров, находящихся на пути к покупателю	59—62
C. Предлагаемая структура главы V раздела I	63
ГЛАВА VI. ПЕРЕХОД РИСКОВ	
A. Введение: Соответствующие решения Рабочей группы	64—69
B. Проблемы, возникающие в связи с положениями ЮЛИС о рисках, и предлагаемые решения	70—105
1. Проект положений главы VI: Переход рисков	76
2. Обсуждение проекта положений главы VI: Риск, связанный с потерей	77—88
3. Несоответствие товаров: влияние на риск и право на расторжение договора	89—105

ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий доклад является продолжением доклада, представленного Рабочей группе на ее четвертой сессии¹. В предыдущем докладе рассматривались нерешенные проблемы, касающиеся главы III Единого закона о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС)², озаглавленной «Обязанности продавца»; в ответ на запрос Рабочей группы в доклад были включены тексты правовых положений, касающихся этих проблем.

2. Предложенные меры предусматривали объединение и унификацию разрозненных положений о средствах защиты, содержащихся в главе III ЮЛИС. Часть I настоящего доклада включает аналогичное предложение в отношении отдельных положений о средствах защиты, содержащихся в главе IV (Обязанности покупателя). В последующих разделах настоящего доклада рассматриваются возможные решения проблем, возникших в отношении глав V и VI ЮЛИС, согласно замечаниям и предложениям правительства³, и коррективы, которые могут быть целесообразными с точки зрения соответствия решениям, принятым на предыдущих сессиях Рабочей группы⁴.

ГЛАВА IV

ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ

А. Основные обязанности покупателя в отношении исполнения договора

1. Решения, принятые на четвертой сессии

3. Рабочая группа на своей четвертой сессии рассмотрела четыре статьи (56—59) главы IV ЮЛИС, касающиеся основных обязанностей покупателя. Статья 56 ЮЛИС (вступительное положение общего характера) была одобрена без изменений. Рабочая группа одобрила пересмотренный вариант статьи 57 (определение цены) и отложила принятие решения

¹ Обязанности продавца в международной купле-продаже товаров: обобщение работы, проделанной Рабочей группой, и предлагаемые решения еще не решенных проблем: доклад Генерального секретаря (A/CN.9/WG.2/WP.16) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, А, 2), называемый в настоящем докладе «Доклад Генерального секретаря об обязанностях продавца». Этот доклад в виде приложения II приводится в докладе Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее четвертой сессии (A/CN.9/75), называемом в настоящем докладе «Доклад о четвертой сессии».

² Текст Единого закона (ЮЛИС) приводится в приложении к Конвенции о едином законе о международной купле-продаже товаров, подписанной в Гааге 1 июля 1964 года. Тексты этой Конвенции и Единого закона воспроизводятся в «Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли», том I, глава I, 1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.71.V.3), называемом в настоящем докладе *Регистр текстов*.

³ См. Анализ замечаний и предложений правительств по статьям 71—101 ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.17), называемый в настоящем докладе «Анализ замечаний и предложений».

⁴ Предыдущие доклады Рабочей группы: Доклад о первой сессии (январь 1970 года) (A/CN.9/35) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 годы, часть третья, I, А, 2); Доклад о второй сессии (декабрь 1970 года) (A/CN.9/52) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть вторая, I, А, 2); Доклад о третьей сессии (январь 1972 года) (A/CN.9/62) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, А, 5).

по статье 58 (вес нетто) до текущей (пятой) сессии. Что касается статьи 59 (место платежа), то Рабочая группа одобрила пункты 1 и 2; рассмотрение вопроса о предложенном третьем пункте (выполнение требований национальных законов, с тем чтобы дать продавцу возможность получить цену) было отложено до текущей сессии⁵.

2. Место и дата платежа: статьи 59 и 60

4. Статьи 59 и 60 ЮЛИС образуют подраздел, озаглавленный: «В. Место и дата платежа». Анализ этих двух статей показывает, что они являются неполными в отношении даты уплаты цены, и особенно в отношении важного практического вопроса о связи между сроками уплаты цены и передачей или отправкой товара. Это упущение серьезно ограничивает четкий характер и эффективность этого закона. Стороны в торговле должны иметь четкое и единое представление о месте и сроках осуществления платежа; а важный аспект осуществления платежа необходимо увязать с поэтапным исполнением обеими сторонами договора о купле-продаже.

5. Для анализа норм ЮЛИС, касающихся темы раздела IV «Место и дата платежа», необходимо будет изучить взаимосвязь между некоторыми статьями ЮЛИС. После такого анализа будет сделана попытка унифицировать и упростить рассматриваемые положения.

6. На первый взгляд можно предположить, что статья 59 (1) ЮЛИС является попыткой установить взаимосвязь между уплатой цены покупателем и действиями продавца. В статье 59 (1) сказано, что «если платеж должен быть произведен против передачи товара или документов, [покупатель должен уплатить цену] в месте такой передачи». Однако исследование этого положения показывает, что оно является тавтологией. Эта «норма» применяется только в том случае, «если платеж должен быть произведен против передачи товара или документов». Такой подход к норме, определяющей место платежа, обязательно предполагает, что место передачи товара (или документов) и место уплаты цены должны быть одним и тем же; заключение о том, что платеж должен быть произведен в месте передачи товара, является лишь повторением другими словами этой предпосылки и не добавляет ничего нового к общему правилу ЮЛИС о том, что стороны выполняют соглашения, в которые они вступают. Такая формулировка, очевидно, не несет в себе вреда. Но не следует забывать о том, что статья 59 не содержит нормы, касающейся (при отсутствии договорного положения) вопроса о том, *когда* по отношению ко времени передачи товара или документов покупатель обязан уплатить цену за эти товары.

⁵ Доклад о четвертой сессии (1973 год) (A/CN.9/75), пункты 150—177 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, А, 3). Текст предложенного третьего пункта статьи 59 приводится в пункте 173. Рабочая группа отложила также рассмотрение вопроса о статьях 60—70 главы IV (там же, пункт 178). См. также «Обобщение правовых текстов, одобренных Рабочей группой на ее первых четырех сессиях» (A/CN.9/WG.2/WP.18), называемое в настоящем докладе «Обобщение»; приводится в настоящем томе, часть вторая, I, 2, выше.

7. Чтобы ответить на этот основной вопрос, необходимо собрать воедино другие в значительной мере разрозненные и сложные положения ЮЛИС. А через десять статей, в статье 71, ниже, можно найти следующее предложение: «За исключением того, что иначе предусмотрено в статье 72, уплата цены должна совпадать с поставкой товара». Условие «должна совпадать» является правовой концепцией, при толковании которой коммерсанты и даже юристы, принадлежащие к различным правовым системам, испытывают затруднения; однако это положение, очевидно, предназначено для выражения двух важных норм: 1) покупатель не обязан уплатить цену до получения товара; 2) продавец не обязан передавать товары до получения платежа. Обе эти нормы представляют собой общий принцип: зависимость от кредита другой стороны, несмотря на ее масштабы, требует оценки существующих фактов и, следовательно, не является необходимой, если стороны не договорились об этом особо.

8. Одно из затруднений заключается в том, что в соответствии с вышеуказанным положением в статье 71 ЮЛИС уплата цены должна совпадать с «поставкой» (во французском тексте *délivrance*). В ЮЛИС термин «поставка» (*délivrance*) в отличие от термина «передача» (*remise*) не относится к передаче права на владение товаром или права распоряжаться им. Вместо этого термин «поставка» представляет собой сложную и искусственную концепцию, значение которой можно определить лишь на основании широко разбросанных и сложных положений. Для исполнения статьи 71 необходимо в первую очередь ознакомиться со статьей 19 ЮЛИС, в которой излагаются правила «поставки»; Рабочая группа на третьей сессии пришла к выводу о том, что статья 19 является неудовлетворительной, и на четвертой сессии решила опустить эту статью⁶. Вместо того чтобы попытаться определить концепцию «поставки», Рабочая группа на четвертой сессии одобрила содержащиеся в статье 20 положения о действиях, которые должны быть осуществлены продавцом во исполнение его обязательства осуществить поставку⁷.

9. Как следует из статьи 71, положение, согласно которому уплата цены «должна совпадать» с поставкой товара, применяется «за исключением того, что иначе предусмотрено в статье 72». Статья 72 применяется только, «если договор предусматривает перевозку товара и если сдача товара в силу пункта 2 статьи 19 осуществляется путем передачи товара перевозчику». Таким образом, в статье 72 содержатся положения, предназначенные для подкрепления общего положения статьи 71, согласно которому

продавец не обязан ни отправлять покупателю товар, ни передавать ему право на распоряжение товаром, до тех пор пока покупатель не уплатит цену за товар. Однако достижению желаемых результатов мешает ссылка на «поставку» товара⁸.

10. Таким образом, раздел IV «Место и дата платежа» (статьи 59 и 60) не затрагивает самых важных проблем, возникающих в этом пункте; разрозненные положения статей 19, 71 и 72, которые затрагивают эти основные вопросы, представляют собой неточные, а порой и неудачные ответы на них. Было бы целесообразно более полно осветить вышеуказанные вопросы в разделе IV «Место и дата платежа».

11. Такое представление этих вопросов, составленное на основании положений статей 71 и 72, предлагается ниже в виде пересмотренной редакции статьи 60. Следует отметить, что в пункте 2 пересмотренной редакции этой статьи учтена роль товарных аккредитивов для облегчения передачи товара против уплаты цены. Положения постановляющей части ЮЛИС, касающиеся платежей, практически не затрагивают вопроса об этой основной коммерческой процедуре⁹. Конкретные формы использования товарных аккредитивов должны в интересах гибкости оставаться уделом коммерческой практики; однако, как представляется, прямая ссылка на товарный аккредитив имеет важное значение в современном торговом праве. Остальные вопросы могут быть наилучшим образом рассмотрены после ознакомления с проектом этого положения, который гласит следующее:

а) Предлагаемая пересмотренная редакция статьи 60 [бис]

1. Покупатель уплачивает цену, когда продавец в соответствии с договором и настоящим законом передает товар или документ на право владения товаром.

2. Если договор предусматривает перевозку товара, продавец может либо:

⁶ Следует отметить, что приведенное здесь положение статьи 72, согласно которому продавец может требовать уплаты цены в месте назначения против передачи документов, применяется при выполнении двух условий: 1) договор предусматривает перевозку товара и 2) «поставка», согласно статье 19 (2), осуществляется путем сдачи товара перевозчику. Если принять во внимание ту роль, которую играет в ЮЛИС «поставка» в связи с риском утраты (см. статью 97 ЮЛИС), то вышеприведенное положение статьи 72 будет, как представляется, неприемлемым в случае, если договор будет содержать оговорку о том, что риски в пути будут оставаться на продавце. При таких перевозках у продавца будут такие же или более веские основания для передачи товара в месте назначения только при уплате цены покупателем, но характер использования концепции «поставки» в ЮЛИС затрудняет достижение этого необходимого результата.

⁹ В статье 69 ЮЛИС приводятся различные способы уплаты цены, включая товарный аккредитив, но эта статья не обладает независимым действием, поскольку она поставлена в явную зависимость от положений договора или применимости действующих обычаев, законов или постановлений. Поэтому эта статья мало или даже совсем не дополняет другие положения ЮЛИС. См. статьи 3 и 9, одобренные Рабочей группой; эти статьи приводятся в «Обобщении» (A/CN.9/WG.2/WP.18) (см. настоящий том, часть вторая, I, A, 2).

⁶ Доклад о третьей сессии (январь 1972 года) (A/CN.9/62), пункты 15–21 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, A, 5); Доклад о четвертой сессии (1973 год) (A/CN.9/75), пункты 16–21 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 3). См. также доклад Генерального секретаря «Поставка» в ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.8), пункты 37–40, и приложение III (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, A, 1).

⁷ Доклад о четвертой сессии (1973 год) (A/CN.9/75), пункты 22–29 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 3).

а) соответствующим уведомлением потребовать, чтобы до отправки товара покупатель по своему выбору уплатил цену в стране продавца в обмен на товарораспорядительные документы или обеспечил в стране продавца открытие безотзывного аккредитива в соответствии с существующей коммерческой практикой для гарантии такого платежа; либо

б) отправить товар на условиях, согласно которым товар или товарораспорядительные документы будут переданы покупателю в месте назначения против уплаты цены.

3. Покупатель не обязан уплачивать цену до тех пор, пока он не получит возможности осмотреть товар, если только согласованная между сторонами процедура поставки или платежа не противоречит предоставлению такой возможности.

б) Обсуждение проекта положения

12. Пункт 1 выполняет две основные функции. Первая функция заключается в определении времени уплаты цены. Это время определяется моментом передачи продавцом товара (или товарораспорядительных документов). Такой подход соответствует характеру исполнения договора о купле-продаже. Действия продавца, связанные с поставкой или производством товара, а также, как правило, с подготовкой его к отправке, включают более сложные процессы, чем уплата цены. Зачастую, согласно договору или принятому обычаю, продавцу предоставляется некоторое время для завершения этих процессов и для предложения товара покупателю или его отправки с перевозчиком. (См. ЮЛИС, статья 21.) Время платежа не наступает до тех пор, пока продавец не готов к исполнению договора; когда продавец готов к исполнению договора, приходит время уплаты цены, если, конечно, стороны не договорились о поставке в кредит. Таким образом, проект пункта 1 представляет положение, определяющее время платежа — одну из важных особенностей, отсутствующих в разделе ЮЛИС, озаглавленном «Место и дата платежа».

13. Вторая функция этого проекта сводится к формулированию принятого коммерческого условия, согласно которому при отсутствии конкретного соглашения ни одна из сторон не обязана предоставлять кредит другой, то есть покупатель не обязан платить продавцу, пока он не получит право распоряжаться товаром, а продавец не обязан уступать это право, пока ему не будет уплачена цена.

14. Пункт 1 этого проекта учитывает то обстоятельство, что право на распоряжение товаром может быть осуществлено в форме обладания документом на право владения товаром. Формулировка «документ на право владения товаром» считается относящейся к таким документам, как оборотный коносамент или аналогичные товарораспорядительные документы, согласно которым перевозчик требует сдачи документа в обмен на поставку товара¹⁰.

¹⁰ Способность какого-либо документа регулировать право на владение товаром зависит от положений такого документа и от применяемого закона. Содержащееся в пункте 1 указание на

15. В пункте 2 рассматривается вопрос о применении основных принципов пункта 1 в условиях, когда в договоре оговаривается перевозка товара.

16. Согласно пункту 2 а) продавцу предоставляется возможность требовать уплаты цены до отправки товара. При купле-продаже, регулируемой настоящим законом, товар, как правило, направляется в другую страну; эти перевозки зачастую осуществляются на большие расстояния и требуют значительных транспортных расходов. Пункт 2 а) дает продавцу возможность избежать двух рисков: а) если цена уплачивается в месте назначения, то ограничения, регулирующие обмен, могут лишить продавца возможности извлечь для себя выгоду от такой продажи; б) если покупатель отказывается от товара в отдаленном месте, продавец может понести серьезные издержки, связанные с обратной перевозкой или с повторным сбытом товара, — издержки, которые, учитывая неопределенность судебного процесса или кредита покупателя, продавец может никогда не возместить. Эти соображения, как представляется, лежат в основе положений статей 59 и 72 ЮЛИС, но следует надеяться, что включение этих положений в единообразную характеристику даты и места платежа даст более четкую картину, содержащую меньшее количество неточностей и технических деталей.

17. Необходимо отметить, что, как следует из пункта 2 а), в случае, если продавец требует уплаты цены перед отправкой товара, покупатель может по своему выбору, следуя обычной и эффективной процедуре осуществления такого платежа, открыть безотзывный аккредитив в стране продавца¹¹. В соответствии с общим положением в пункте 1 и «существующей коммерческой практикой» (пункт 2) оплата аккредитива осуществляется лишь по предъявлению документов, регулирующих право владения товаром¹².

18. Пункт 3, определяющий порядок передачи товара в обмен на уплату цены, объединяет положения статей 71, 72 (1) и 72 (2) ЮЛИС о праве на осмотр перед осуществлением платежа. Эти три положения ЮЛИС предназначены для выражения общего правила, согласно которому покупатель может осмотреть товар до уплаты его цены, если только порядок осуществления платежа, о котором договорились стороны, не противоречит такому осмотру. В пункте 3 проекта статьи это положение формулируется как одна единообразная норма, предназначенная для устранения проблем, которые могут появиться при толковании ЮЛИС в связи с необходимостью

документ имеет, по-видимому, предпочтительное отношение к наименованиям таких документов, как «оборотный коносамент» или «товарораспорядительный документ», поскольку эти наименования отличаются отсутствием единообразного значения.

¹¹ Не менее ясным представляется и то, что «открытие» аккредитива означает либо его организацию, либо подтверждение в стране продавца.

¹² В соответствии с «существующей коммерческой практикой» аккредитив может также предусматривать предъявление других документов, относящихся к грузу. См. МТП, Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов, *Регистр текстов*, том I, глава II, В. Однако включение таких подробностей в международную конвенцию может привести к излишней жесткости.

совмещения пунктов 1 и 2 статьи 72. Согласно статье 72 (1) ЮЛИС (последнее предложение) передача товара в месте назначения обычно производится путем отправки документов (включая оборотный коносамент) в находящийся в городе покупателя банк-инкассатор, который осуществляет передачу документов в обмен на уплату цены¹³. В отношении такого платежа в статье 72 (1) указано, что «покупатель не обязан уплатить цену до того, как он получит возможность осмотреть товар». С другой стороны, в пункте 2 указано:

«Однако в случае, если договор предусматривает платеж против документов, покупатель не вправе отказаться от уплаты цены на том основании, что он не имел возможности осмотреть товар».

19. Трудность совмещения положений пунктов 1 и 2 статьи 72 ЮЛИС может быть проиллюстрирована следующими примерами:

а) Пример № 1. Договор предусматривает уплату цены по предъявлении оборотного коносамента в месте прибытия товара и только после прибытия товара.

б) Пример № 2. Договор требует осуществления такого платежа против документов до того времени, когда может ожидать прибытие товара, или в месте, находящемся на большом расстоянии от места прибытия.

20. В примере № 1 организация осмотра не вызывает затруднений, и следует надеяться, что продавец примет меры для его организации, включив соответствующие указания в коносамент или дав соответствующие указания перевозчику. В примере № 2 из условий договора следует, что проведение осмотра до осуществления платежа противоречит согласованной между сторонами процедуре поставки и платежа. Согласно предлагаемому проекту эффективное предложение поставки продавцом предусматривает предоставление возможности осмотра в примере № 1, но не в примере № 2. Нахождение вытекающих из пунктов 1 и 2 статьи 72 ЮЛИС удовлетворительных решений в этих стандартных ситуациях представляется затруднительным.

21. Следует отметить, что вышеуказанный проект статьи назван «Статья 60 [-бис]». Это название отражает то обстоятельство, что необходимость статьи 60 ЮЛИС¹⁴ была поставлена под вопрос. Если Рабочая группа примет решение опустить эту статью, то вышеуказанный проект может быть включен вместо нее. Если Рабочая группа сохранит статью 60 ЮЛИС, то вышеуказанный проект статьи может быть в соответствующем порядке поставлен после этой статьи.

¹³ Как правило, банк-инкассатор, действующий за продавца, имеет в своем распоряжении как коносамент, так и выставленную продавцом тратту, срочную по предъявлению, которая предусматривает уплату цены. Банк-инкассатор выдает коносамент при оплате тратты.

¹⁴ См. Анализ замечаний и предложений правительств, представленный Рабочей группе на ее четвертой сессии (A/CN.9/WG.2/WP.15), пункты 25–26 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 1). Необходимость в статье 60 ЮЛИС может еще более уменьшиться, если будут приняты изложенные в вышеуказанном проекте положения, касающиеся времени платежа.

В. Санкции за нарушение договора покупателем

1. Объединение отдельных групп положений о санкциях, применяемых при нарушении договора о купле-продаже покупателем

22. Глава IV ЮЛИС, озаглавленная «Обязанности покупателя», устанавливает лишь несколько основных норм, касающихся обязанностей покупателя, и между этими положениями разбросаны три отдельные группы положений о средствах защиты, применяемых в случае неисполнения покупателем той или иной основной обязанности. Так, в главе IV отдельные положения о средствах защиты содержатся в: *а)* статьях 61 — 64 (санкции за неплатеж); *б)* статьях 66 — 68 (санкции за неисполнение обязательства в отношении приемки товара); и *с)* статье 70 (санкции за неисполнение «какого-либо иного» обязательства). Такая разбивка положений о санкциях аналогична порядку, принятому в главе III ЮЛИС (Обязанности продавца). На своей четвертой сессии Рабочая группа приняла решение об объединении отдельных групп положений о санкциях, содержащихся в главе III¹⁵. Как представляется, доводы в пользу объединения положений о санкциях в главе III одинаково справедливы и в отношении главы IV. В докладе Генерального секретаря, представленном Рабочей группе на ее четвертой сессии, дается подробный анализ проблем, возникающих в связи с созданием отдельных групп положений о средствах защиты, касающихся различных аспектов исполнения договора о купле-продаже. Как указано в этом докладе, унификация таких положений дает следующие преимущества¹⁶:

а) единообразная структура позволяет избежать расхождений, сложных взаимных ссылок и непоследовательности, возникающих в связи с наличием отдельных групп положений о санкциях. Это дает возможность составить более простые и точные единообразные положения;

б) все основные положения о том, что сторона *должна делать*, могут быть объединены, и необходимость включения в их число сложных и технических норм, касающихся санкций за неисполнение, отпадает. Такая единообразная форма определения основных обязанностей облегчает для коммерсантов понимание и исполнение их обязанностей;

с) повторяющиеся и частично совпадающие положения могут быть опущены, что позволит упростить и сократить закон. Как указывается в докладе Генерального секретаря, объем и сложный характер ЮЛИС вызывают много замечаний; учет этих критических замечаний должен способствовать более широкому принятию единообразного закона.

23. Поскольку Рабочая группа приняла меры для

¹⁵ Доклад о четвертой сессии (A/CN.9/75), пункты 79–137 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 3).

¹⁶ Доклад Генерального секретаря (A/CN.9/WG.2/WP.6) содержится в приложении II к докладу о четвертой сессии (A/CN.9/75) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 1). Вопрос об объединении положений о средствах защиты рассматривается в пунктах 27–57, 111–115 и 158–162. Доводы в пользу такого объединения обобщаются в пункте 177.

объединения отдельных групп положений о средствах защиты в главе III (Обязанности продавца), то, как представляется, Рабочая группа может, очевидно, пожелать рассмотреть вопрос о проведении аналогичного объединения в главе IV (Обязанности покупателя). Поэтому в этом докладе будут в первую очередь рассмотрены положения, касающиеся основных обязанностей покупателя. Как показывает исследование главы IV, в ней содержится очень мало основных положений, касающихся исполнения договора покупателем. Этот факт, отражающий сравнительно узкую область исполнения договора покупателем (уплата условленной цены), указывает на целесообразность и осуществимость объединения а) основных положений и б) положений о санкциях в главе IV.

24. Первые четыре основных положения главы IV, статьи 56 — 59, были рассмотрены Рабочей группой на ее четвертой сессии¹⁷. Статья 60 и предлагаемая статья 60-бис были рассмотрены выше (пункт 11).

25. Статьи 61 — 64 ЮЛИС образуют подраздел, озаглавленный «С. Санкции за неплатеж». По указанным выше причинам (пункты 22 и 23) эти положения о санкциях будут рассмотрены ниже в связи с объединением положений о средствах защиты продавца.

26. Раздел II ЮЛИС, озаглавленный «Приемка товаров» (статьи 65 — 68), состоит главным образом из положений о средствах защиты, которые дублируют положения, содержащиеся в подразделе С раздела I ЮЛИС. Одним из сравнительно немногочисленных основных положений этого раздела является статья 65. Эта статья содержит лишь определение понятия «приемка товара». (Статья 56 обязывает покупателя «принять товар»). Сохранение статьи 65 в ее настоящей форме, по-видимому, не вызовет никаких проблем¹⁸.

27. В статье 66 излагаются положения о санкциях за неприятие товара покупателем. (Эта статья аналогична статье 62, в которой предусматриваются санкции за неуплату цены покупателем.) По причинам, которые были указаны выше (пункты 22 и 23), сводная группа положений о средствах защиты будет сформулирована ниже (пункт 36, ниже) после единообразного представления основных обязанностей покупателя.

28. Статья 67 ЮЛИС касается главным образом основных прав и обязанностей продавца и покупателя в случае, если договор предоставляет покупа-

телю право составить определенную спецификацию, определяющую «форму, размеры или иные данные, характеризующие товар». Кроме того, в пункте 1 этой статьи содержится краткое положение, предусматривающее средства защиты в случае, если покупатель не составит такой спецификации. Ниже следует текст статьи 67 (положение о средствах защиты выделено):

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.

29. Следует отметить, что краткость выделенного положения о средствах защиты позволяет сохранить его в этой статье без особого ущерба для преимуществ (указанных в пунктах 22 и 23, выше) составления единого свода положений о средствах защиты, применяемых в случае нарушения договора покупателем. Однако это положение о средствах защиты поднимает определенные вопросы общего характера, которые Рабочая группа может пожелать рассмотреть.

30. Согласно статье 67 (1) ЮЛИС, в случае, если покупатель не составит спецификации «к сроку, согласованному в ясно выраженной форме или подразумеваемому», продавец может «заявить в короткий срок о расторжении договора». Из этого положения следует, что продавец может в короткий срок заявить о расторжении договора, не считаясь с продолжительностью задержки с составлением такой спецификации и не считаясь с тем, является ли такая задержка существенным нарушением договора. В этом отношении вышеуказанное положение противоречит статьям 26 (1), 30 (1), 32 (1), 43, 45 (2), 52 (3), 55 (1 а), 62 (1), 66 (1) и 70 (1 а) ЮЛИС и применимым в случае нарушения договора продавцом положениям о средствах защиты, сформулированным Рабочей группой на ее четвертой сессии¹⁹. Согласно всем этим положениям, жесткая санкция, заключающаяся в расторжении договора, применяется лишь в случае существенного нарушения догово-

¹⁷ Доклад о четвертой сессии (А/СН.9/75), пункты 150—170 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, А, 3). Следует отметить, что статья 58 (определение цены по весу нетто товара) помещена в квадратные скобки, и принятие окончательного решения по ней было отложено до нынешней сессии (там же, пункт 171). Принятие решения о включении предлагаемого пункта 3 в статью 59 было также отложено (там же, пункты 173—177).

¹⁸ Анализ замечаний и предложений, представленных Рабочей группой на ее четвертой сессии, свидетельствует о том, что в отношении этой статьи не было высказано никаких замечаний (А/СН.9/ВГ.2/ВР.15), пункты 33 и 34 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, А, 1).

¹⁹ Доклад о четвертой сессии (А/СН.9/75), пункт 108, статья 44 (1а) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, А, 3); см. также «Обобщение» (А/СН.9/ВГ.2/ВР.18); приводится в настоящем докладе, часть вторая, I, 2, выше.

ра²⁰. Нельзя утверждать, что небольшая задержка покупателем спецификации для продавца будет всегда носить более серьезный характер, чем задержка продавцом поставки товара или задержка покупателем платежа за него. Поэтому в интересах последовательности и здравого смысла представляется целесообразным опустить выделенные положения о средствах защиты из статьи 67, с тем чтобы вопрос о задержке или непредоставлении покупателем спецификации решался на основании общих положений о средствах защиты, применимых в случае нарушения договора покупателем²¹.

31. В статье 68 излагаются положения о санкциях в отношении покупателя «за непринятие товара или из-за отсутствия спецификации». В силу указанных выше причин (пункты 22 и 23) существо этого положения будет включено в комплексное положение о средствах защиты в главе IV (см. пункт 36, ниже).

32. Статья 69 содержит в виде одного краткого предложения основное положение подраздела III (Прочие обязанности покупателя). И даже эта статья не является независимой по своему характеру, поскольку в отношении мер, гарантирующих уплату цены, покупатель ограничен лишь мерами, «предусмотренными договором, обычаями или действующими правилами». Как представляется, нет никакой необходимости в повторении, что покупатель исполняет договор; вопрос об обычаях оговаривается в ЮЛИС в статье 9; и, как представляется, «применимые» законы и положения будут оставаться «применимыми» и при отсутствии такого расплывчатого общего по своему характеру положения. Выделение этого раздела, озаглавленного «Прочие обязанности покупателя», было, вероятно, обусловлено появлением отдельных категорий обязанностей покупателя (Раздел I. Уплата цены; Раздел II. Приемка товаров), каждая из которых имеет собственную систему положений о защитных мерах. Такая попытка классифицировать обязанности покупателя по категориям вызвала необходимость в дополнительном разделе, в который войдут все те положения, которые могут не войти в первые два раздела. Эта проблема решается путем единой формы представления а) основных обязанностей покупателя и б) средств защиты, применяемых в случае нарушения любого его основного обязательства.

33. Поскольку статья 69 не имеет самостоятельного значения, она может быть опущена; по тем же соображениям ее сохранение не причинит, по-видимому, ущерба. Однако положения о платеже (вклю-

²⁰ Во многих положениях ЮЛИС и в системе защитных мер, одобренной Рабочей группой на ее четвертой сессии (статьи 43 и 44 (1b)), невиновная сторона может создать основание для расторжения договора, уведомив об исполнении договора в течение установленного срока разумной продолжительности (nachfrist). Согласно статье 67 (1) ЮЛИС, продавец обязан направить уведомление покупателю, но он может расторгнуть договор из-за любой задержки с предоставлением спецификации независимо от того, было ли направлено такое уведомление.

²¹ Предлагаемая структура главы IV излагается в пункте 45, ниже. В этом пункте определяется предполагаемое место статьи 67 в главе.

чая выплаты через посредство документарного аккредитива) были включены в предлагаемую пересмотренную редакцию статьи 60 [-бис] (пункт 11, выше). Если статья, сформулированная в соответствии с этим предложением будет принята Рабочей группой, то исключение из текста статьи 69 ЮЛИС позволит добиться большей точности и ясности.

34. В статье 70, которая является последней статьей главы IV, озаглавленной «Обязанности покупателя», предусматривается целый ряд санкций по разделу III «Прочие обязанности покупателя». Конечно, необходимость в этих отдельных группах положений о средствах защиты отпадет, если Рабочая группа выработает единый свод положений о средствах защиты по главе IV.

а) *Подход к разработке сводных положений о средствах защиты*

35. По причинам, упомянутым выше (пункты 22 и 23), представляется вероятным, что Рабочая группа изъявит желание разработать сводные положения о средствах защиты для главы IV, основанные на положениях о санкциях, которые она одобрила для главы III²². Как мы видим, сводные положения для главы III (Обязанности продавца) вполне могут быть применимы к главе IV (Обязанности покупателя). Основные случаи этого применения объясняются тем фактом, что исполнение договора покупателем является менее сложным делом, чем исполнение его продавцом; в результате отпадает необходимость в сохранении в главе IV некоторых из положений о санкциях, содержащихся в главе III.

б) *Проект положений для раздела II: Санкции за нарушение договора покупателем*

36. Ниже излагается проект свода положений о средствах защиты для главы IV, основанный на положениях (статья 41 и далее), одобренных для главы III. Такой порядок предполагает, что в первой части главы IV будут изложены основные обязанности покупателя; эти положения могут быть сгруппированы под таким заголовком: «Раздел I. Исполнение договора покупателем»²³. Объединенные положения о санкциях могут быть затем сгруппированы под таким заголовком: «Средства защиты в случае нарушения договора покупателем»²⁴.

²² Доклад о четвертой сессии (A/CN.9/75), пункты 83–130 (статья 41–47) и приложение I (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 3). См. доклад Генерального секретаря, приложение II, пункты 111–117; в частности пункты 158–176 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 2).

²³ Этот раздел будет включать статьи 56, 57, 58, 59, 60, 61 и 67 в первоначальной или пересмотренной редакции. См. пункт 3, 11 и 28, выше. Предлагаемая структура главы IV излагается в пункте 45, ниже.

²⁴ Данный раздел войдет вместо статей 61, 62, 63, 64, 66, части статьи 67 (1), 68 и 70 ЮЛИС. Чтобы избежать путаницы с нумерацией в ЮЛИС, проект положений о санкциях начинается с статьи 70, в которой ЮЛИС предусматриваются санкции за нарушение покупателем любых «прочих обязательств». Статьи 71 и 72 ЮЛИС были включены в проект статьи 60 [-бис], который изложен в пункте 11, выше.

Предлагаемые положения**Раздел II: Санкции за нарушение договора покупателем****Статья 70**

1. В случае неисполнения покупателем какого-либо из своих обязательств по договору купли-продажи и по настоящему закону продавец может:

a) осуществить права, предусмотренные в статьях 71 и 72-бис; и

b) потребовать возмещения убытков, как это предусматривается в статьях 82 и 83 или в статьях 84 — 87.

2. Покупатель ни при каких обстоятельствах не имеет права ходатайствовать перед судом или арбитражем о предоставлении ему отсрочки.

Статья 71

Продавец имеет право потребовать от покупателя исполнения 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 продавец не действует непоследовательно в отношении этого права, расторгнув договор в соответствии со статьей 72-бис.

Статья 72

Если продавец требует от покупателя исполнения договора, он может назначить дополнительный срок разумной продолжительности для такого исполнения. Если покупатель не выполнит это требование в течение дополнительного срока, или если продавец не назначил такого срока в пределах разумного периода времени, или если покупатель еще до истечения соответствующего срока объявит, что он не выполнит это требование, продавец может использовать все средства защиты, предоставляемые ему в соответствии с настоящим законом.

Статья 72-бис

1. Путем уведомления покупателя продавец может объявить о расторжении договора:

a) если неисполнение покупателем любого из его обязательств по договору купли-продажи или по настоящему закону является существенным нарушением договора; или

b) если покупатель не исполнил договор в течение дополнительного срока, установленного продавцом в соответствии со статьей 72.

2. Продавец теряет вправо объявить о расторжении договора, если он не уведомил об этом покупателя в течение разумного срока после того, как продавец обнаружил неисполнение договора покупателем, или должен был обнаружить его, или в случае, если продавец потребовал от покупателя исполнить договор после истечения срока, упомянутого в статье 72.

е) Обсуждение проекта положений для раздела II: Санкции за нарушение договора покупателем

37. Статья 70 почти не отличается от первоначальной статьи (статья 41) в своде санкций для главы III, одобренной Рабочей группой на ее четвертой сессии. В пункте 1*b* статьи 70 необходимо было добавить ссылку на статью 83, применимую к «просрочке в уплате цены» (ср. со статьей 63 (2) ЮЛИС).

38. Пункт 1 статьи 70 является вводным разделом. В конце пункта 1*a* было вставлено слово «и» для сохранения содержащегося в статьях 41 (2), 55 (1), 63 (1) и 68 (1) принципа о том, что сторона может расторгнуть договор и потребовать возмещения убытков за нарушение договора²⁵.

39. Пункт 2, в котором предусматривается, что покупатель не может ходатайствовать перед судом или арбитражем о предоставлении ему отсрочки, включает положение статьи 64 ЮЛИС, которая содержится в разделе I (Уплата цены) главы IV. В разделе II (Освобождение от ответственности) и разделе III (Прочие обязанности покупателя) это положение не содержится. Это упущение позволяет утверждать, что ЮЛИС не запрещает ходатайствовать о предоставлении отсрочки в отношении обязательств, содержащихся в разделах II и III. Такое утверждение, которое, по-видимому, противоречит намерению авторов, отражает несоответствия и расхождения, появляющиеся в результате дробления положений о санкциях, применимых к различным аспектам исполнения договора купли-продажи²⁶.

40. Статья 71 основана на статье 42, одобренной Рабочей группой на четвертой сессии. Единственными существенными изменениями являются следующие: *a)* исключение в конце пункта 1 статьи 42 ссылок на снижение цены и исправление несоответствия товаров и *b)* исключение пункта 2, в котором предусматривается доставка продавцом замененных товаров. Эти положения не соответствуют исполнению договора покупателем, и в главе IV ЮЛИС не содержатся, естественно, положения, применимые к исполнению договора покупателем²⁷.

41. Статья 72 почти не отличается от статьи 43, одобренной Рабочей группой. (В статье 43-бис, одобренной Рабочей группой для главы III, предусматривается возможность устранения продавцом любого недостатка в исполнении своих обязательств. По

²⁵ В статьях 84—87 предусматривается возможность возмещения убытков при расторжении договора, однако было бы, по-видимому, целесообразным не вводить читателя в заблуждение по этому вопросу при рассмотрении предыдущих разделов закона.

²⁶ Аналогичные расхождения и несоответствия, которые содержатся в отдельных сводах положений о санкциях в главе III, обсуждаются в докладе Генерального секретаря, представленном Рабочей группе на ее четвертой сессии (A/CN.9/75, приложение I), пункты 164, 170, 171, 172, 174 и 176 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 2);

²⁷ В проекте статьи 71 предусматривается право требовать от покупателя исполнения договора. В главе IV ЮЛИС такое положение содержится в разделе I (статья 61) и в разделе III (статья 70 (2)), но не в разделе II. Это последнее упущение является, по-видимому, еще одним случайным пробелом, который возник в результате дробления положений о санкциях ЮЛИС (см. пункт 39, выше).

причинам, упомянутым в предыдущем пункте, эта статья не включена в проект положений о санкциях для главы IV²⁸.)

42. Статья 72-бис основана на статье 44, подготовленной Рабочей группой. Единственным значительным изменением является исключение пункта 2 а статьи 44, который касается положений об «устранении» продавцом недостатков в исполнении им своих обязательств.

43. Другие положения о средствах защиты, применимые к исполнению договора продавцом (глава III), очевидно, не подходят к сравнительно более простому исполнению договора покупателем (глава IV) и не были включены в вышеизложенный проект. (В главе IV ЮЛИС не содержалось таких положений.) Этими остальными положениями главы III, которые не были включены в вышеизложенный проект, предложенный для главы IV (пункт 36), являются следующие: статья 45 (снижение цены); статья 46 (поставка только части товаров); статья 47 (поставка товаров до установленного срока; поставка большего количества товаров); статья 48 (применение санкций до установленного момента поставки, если есть основания полагать, что товары не соответствуют договору).

44. Вышеизложенный свод положений о санкциях, применяемых в том случае, «если покупатель не выполняет какое-либо из своих обязательств в соответствии с договором купли-продажи и настоящим законом», касается существа вопросов, рассматриваемых в трех сводах положений о санкциях в главе IV ЮЛИС (подраздел 1С; статьи 61, 62, 63 и 64; раздел II; статьи 66, 67 (1) и 68; раздел III; статья 70²⁹). Есть основания полагать, что такая унификация средств защиты, имеющихся в распоряжении продавца, находится в соответствии с политикой, которой придерживалась Рабочая группа при принятии аналогичного решения в отношении главы III (см. пункт 22, выше).

²⁸ Можно было бы разработать положение об «устранении» покупателем допущенного недостатка в исполнении им своих обязательств в отношении уплаты цен (то есть изменив условия аккредитива). Однако положения об устранении недостатков в статье 44 ЮЛИС и в статье 43-бис повторного проекта Рабочей группы приводят, по-видимому, к возникновению особых проблем, связанных с ремонтом или заменой поврежденных товаров. Как отмечалось ранее, в главе IV ЮЛИС не содержится положения, сопоставимого с положениями об устранении недостатков в статье 44, включенной в главу III. Необходимости в таких положениях, судя по всему, нет, поскольку эти вопросы могут решаться с учетом того, является ли первоначальное неисполнение обязательства или задержка в устранении связанных с этим недостатков существенным нарушением.

²⁹ В статье 66 (1) предусматривается, что, если неисполнение покупателем своего обязательства в отношении приемки товара дает продавцу справедливые основания опасаться того, что цена не будет уплачена, продавец может заявить о расторжении договора, даже если это неисполнение не является существенным нарушением. Такое положение не содержится в разделе I (Уплата Цены) или разделе III (Прочие обязанности) главы IV, и трудно установить, почему неисполнение обязательства (или задержка) в отношении приемки товаров должно повлечь более суровые санкции, чем неисполнение или задержка в отношении уплаты этой цены. (Ср. с обсуждением статьи 67 о несоставлении спецификаций; пункт 30, выше.) См. также статью 73 ЮЛИС (задержка одной стороной исполнения своих обязательств, основанная на опасении, что другая сторона не выполнит своих обязательств).

С. Предлагаемая структура главы IV

45. Ниже в схематической форме приводится структура главы IV, которая является результатом решений Рабочей группы и излагаемого здесь проекта положений.

ГЛАВА IV. ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ

Раздел I. Исполнение договора покупателем

Статьи 56 — 59

(См. приложение I к документу A/CN.9/75* и Обобщение (A/CN.9/WG.2/WP.18)**)

Статья 60 [-бис]

(См. проект положения в пункте 11, выше)

Статья 65

(Аналогична ЮЛИС; см. пункт 26, выше)

Статья 67

(См. положение в пункте 28, выше, основанное на статье 67 ЮЛИС, за исключением того, что подчеркнутое положение о санкциях будет исключено.)

Раздел II. Средства защиты в случае нарушения договора покупателем

Статьи 70 — 72-бис

(См. проект положений в пункте 36, выше)

ГЛАВА V

ПОЛОЖЕНИЯ, ОБЩИЕ ДЛЯ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПРОДАВЦА И ПОКУПАТЕЛЯ

А. Пересмотр и новое размещение положений об уплате цены покупателем в статьях 71 и 72

46. В предыдущих пунктах (пункты 7 — 11) предлагалось включить основные положения статей 71 и 72 в главу IV для достижения более полного и четкого изложения обязанностей покупателя в отношении платежа (то есть сроков и места платежа и права осмотра товара до платежа). Такое объединение было предложено в проекте статьи 60 [-бис], изложенном выше, в пункте 11; в этом положении рассматривались также редакционные проблемы в отношении статей 71 и 72. Если Рабочая группа одобрит это положение в соответствии с вышеизложенным проектом, то статьи 71 и 72 должны быть исключены из главы V.

47. Как уже отмечалось, вопросы, затронутые в статьях 71 и 72, являются неотъемлемой частью положений об основных обязанностях покупателя в отношении платежа, которые рассматриваются в подразделе I В главы IV (Место и дата платежа). В статье 73 рассматривается отдельная проблема, а именно право приостановки исполнения своих обязательств ввиду складывающихся обстоятельств,

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, А, 3.

** Приводится в настоящем томе, часть вторая, I, 2, выше.

то есть «во всех случаях, когда экономическое положение другой страны после заключения договора оказалось настолько тяжелым, что есть веские основания опасаться, что эта сторона не выполнит существенной части своих обязательств». Проблемы, возникающие в результате таких складывающихся обстоятельств, тесно связаны с проблемами, рассматриваемыми в главе V, раздел II (Освобождение от ответственности; статья 74). Следовательно, статью 73 необходимо сохранить в главе V³⁰. С другой стороны, перенос в главу IV положений об основной обязанности покупателя в отношении уплаты цены, содержащихся в статьях 71 и 72, сделал бы единообразный закон более четким.

В. Задержка исполнения: статья 73

48. В положениях статьи 73 рассматриваются два вопроса: 1) в пункте 1 устанавливается общее правило о задержке исполнения; 2) в пунктах 2 и 3 общее правило излагается применительно к конкретной ситуации, связанной с недопущением передачи перевозимых товаров покупателю.

1. Общее правило о задержке исполнения

49. В пункте 1 статьи 73 предусматривается:

«Каждая из сторон может задержать исполнение своих обязательств во всех случаях, когда экономическое положение другой стороны после заключения договора оказалось настолько тяжелым, что есть веские основания опасаться, что эта сторона не выполнит существенной части своих обязательств».

50. В одном из вопросов, поставленных Египтом в 1969 году в своем ответе на запрос Генерального секретаря, подчеркивалось, что вышеизложенное положение «предоставляет заинтересованной стороне возможность оценить экономическое положение другой стороны, а также степень, в которой, возможно, не будут выполнены обязательства»³¹. Этот же вопрос обсуждался на второй сессии Комиссии (1969 год); другие представители выразили мнение, что в соответствии с этим положением никакой стороне не предоставляется право в одностороннем порядке задерживать исполнение своих обязательств и что, если действия стороны несовместимы с нормами, изложенными в пункте 1, она должна нести ответственность за нарушение договора³². Таким образом, один из вопросов, который Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть, связан с определением того, является ли содержащееся в статье 73 положение об обстоятельствах, санкционирующих задержку исполнения обязательств, достаточно четким и объективным³³.

51. Другой вопрос связан с последствиями задержки исполнения обязательств. Эта проблема может быть с успехом рассмотрена на следующем конкретном примере, отражающем, вероятно, наиболее типичную ситуацию, для которой предназначалась статья 73.

52. Дело № 1. Договором купли-продажи, заключенным в январе, предусматривается поставка в июне. В январе по оценке кредитного отдела продавца финансовое положение покупателя является прочным, поэтому продавец соглашается, чтобы покупатель отсрочил уплату на 60 дней после июньской поставки³⁴. Однако в мае продавец получает информацию о том, что финансовое положение покупателя ухудшилось настолько, что было бы опасно поставлять товары до их оплаты, или, как об этом говорится в статье 73 (1), «есть веские основания опасаться», что покупатель не выполнит существенной части своих обязательств.

53. В вышеприведенной ситуации в статье 73 (1) просто предусматривается, что продавец «может задержать исполнение своих обязательств». Это краткое положение приводит к возникновению нескольких вопросов. Обязан ли продавец уведомлять покупателя о том, что он «задерживает исполнение», и может ли покупатель получить его первое сообщение о трудностях, если товары не поступают в июне? Если финансовое положение покупателя остается сомнительным, вправе ли покупатель *ничего* больше не предпринимать для исполнения договора? (Обратите внимание, что единственным фактором, который может вызвать озабоченность продавца, является первоначальное положение о поставке в кредит.) Каково воздействие «задержки продавцом исполнения» на обязанность покупателя исполнять договор? (То есть, если покупатель ничего не предпринимает для исправления этого положения, несет ли он перед продавцом ответственность за нарушение договора, или ухудшение финансового положения покупателя освобождает его от ответственности в соответствии с договором?) Таким образом, статья 73 в ее настоящей формулировке на этот вопрос пока не дает ответа.

54. На практике этот вопрос может быть решен следующим образом: продавец уведомляет покупателя о том, что вследствие озабоченности, вызванной сообщением о нынешнем финансовом положении, исполнение обязательства о поставке в кредит будет задержано и товары будут отгружены лишь в том случае, если покупатель гарантирует вначале уплату цены — обычно путем открытия безотзывного аккредитива. Эта статья была бы более полезной, если бы в ней содержались более четкие указания для сторон, основанные на обычной торговой практике.

55. Действие статьи 73 может быть также изучено на примере следующей ситуации.

56. Дело № 2. Договором, заключенным в январе, предусматривается изготовление продавцом

³⁴ На практике договор купли-продажи позволяет обычно продавцу изменить или закрыть кредит до срока поставки.

³⁰ По-видимому, было бы целесообразно, чтобы статья 73 содержалась в разделе I главы V под заголовком «Приостановка исполнения обязательств».

³¹ A/CN.9/11/Add.3, стр. 24.

³² *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18 (A/7618), приложение I, пункты 95 и 96.*

³³ Этот вопрос связан с содержащимся в статье 76 положением о том, что сторона может объявить договор расторгнутым, если «будет ясно, что одна из сторон совершит существенное нарушение договора».

товаров по спецификациям покупателя и поставка их в иконе в обмен за оплату наличными. В феврале продавец получает сообщение о затруднительном финансовом положении покупателя, согласно которому есть «веские основания опасаться», что товары, изготовленные по спецификациям покупателя, останутся в руках продавца. (В этом случае продавец не может, разумеется, полагаться на теоретическое правовое обязательство покупателя возместить убытки продавца.)

57. В этой ситуации, как и в деле № 1, требуется тщательно согласовать интересы обеих сторон: а) продавец нуждается в защите против действительной опасности; б) покупатель должен знать об озабоченности продавца; в) продавец может задержать исполнение своих обязанностей лишь до тех пор, пока покупатель не представит гарантию оплаты поставленных товаров, — обычно путем выдачи товарного аккредитива.

58. Было бы, по-видимому, целесообразно дополнить пункт 1 статьи 73 с учетом предыдущих проблем. При этом следует исходить из следующего:

Проект пункта 1-бис статьи 73

Сторона, задерживающая исполнение своих обязательств, незамедлительно уведомляет об этом другую сторону и продолжает исполнение своих обязательств, если другая сторона посредством гарантий, аккредитива или какого-либо иного документа представляет надлежащие заверения об исполнении своих обязательств. Если другая сторона в разумно приемлемые сроки после получения уведомления не представит таких заверений, то сторона, задержавшая исполнение своих обязательств, может аннулировать договор.

2. Приостановление поставки товаров, находящихся на пути к покупателю

59. На практике положения о приостановке во время перевозки, предусмотренные в пунктах 1 и 3 статьи 73, применяются лишь при довольно редком сочетании следующих факторов: 1) продавец отправляет товары покупателю без получения платежа в счет уплаты цены или заверения об уплате цены (в виде товарного аккредитива) и без сохранения контроля над товарами³⁵; и 2) продавец получает новую информацию о финансовом положении покупателя, в то время как товары все еще находятся в пути, и у него имеется достаточно времени для того, чтобы предпринять шаги по предотвращению передачи товаров покупателю перевозчиком. Положения о приостановке во время перевозки содержатся в различных формах в национальных законодательствах, и они породили интригующие теоретические заключения, однако сомнительно, что они имеют какое-либо практическое значение, соразмерное с их сложностью.

60. В связи с положениями ЮЛИС о приостановке во время перевозки возникает следующий основной

вопрос истолкования: налагают ли эти положения правовые обязательства на перевозчиков или третьих лиц или статья 73 касается прав на товары как продавца, так и покупателя? Статья 8 ЮЛИС, одобренная без изменений Рабочей группой, предусматривает: «Настоящий закон регулирует *только те обязательства продавца и покупателя*, которые вытекают из договора купли-продажи». С другой стороны, в пункте 2 предусматривается, по-видимому, более широкая сфера применения статьи 73; в этом пункте содержится положение о том, что продавец «может воспрепятствовать передаче товара» перевозчиком, о чем конкретнее говорится в пункте 3 об охране интересов третьего лица, которое предъявляет права на товары «как законный держатель документа, позволяющего ему получить товар», если продавец не докажет, что этот третий участник, когда он приобрел документ, «действовал с умыслом в ущерб продавцу». В ответе Австрии, данном в 1969 году на запрос Генерального секретаря, выражалось сожаление по поводу ответственности, которая в соответствии с этими положениями может быть возложена на перевозчиков в нарушение положений внутригосударственного и международного права, касающиеся перевозки товаров³⁶.

61. В рамках Единого закона о купле-продаже было бы трудно рассматривать надлежащим образом права перевозчиков и третьих лиц. Поэтому имело бы, вероятно, смысл четко определить, что любые положения статьи 73 о приостановке находящихся в пути товаров касаются только прав продавца и покупателя и подпадают, таким образом, под сферу действия закона, установленную в статье 3. Это может быть достигнуто путем внесения добавления в пункт 2 статьи 73. (Вызывает сомнение, что формулировки, приведенные в нижеследующем проекте в скобках, являются: а) излишними или б) помогают внести ясность.)

Предлагаемое добавление к статье 73 (2)

Вышеупомянутое положение относится только к правам на товары покупателя и продавца [и не касается обязательств перевозчика или других лиц].

62. Если Рабочая группа решит, что статья 73 (2) касается только прав продавца и покупателя, то необходимость в пункте 3 отпадает, и он может быть опущен.

С. Предлагаемая структура главы V раздела I

63. Предыдущие предложения обуславливают необходимость в следующей структуре главы V раздела I (первые две статьи этого раздела в ЮЛИС — статьи 71 и 72 — будут включены в главу IV; см. пункты 7—10 и предлагаемую статью 60-бис в пункте 11, выше):

³⁵ Такой контроль мог бы осуществляться путем отправки товаров по распоряжению продавца и путем передачи этого учетного коносамента с траттой по банковским каналам.

³⁶ Анализ замечаний и предложений (A/CN.9/WG.2/WP.17), пункт 13; A/CN.9/11, пункт 9.

ГЛАВА V. ПОЛОЖЕНИЯ, ОБЩИЕ ДЛЯ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПРОДАВЦА И ПОКУПАТЕЛЯ

Раздел I. Задержка исполнения

Статья 73

1. Каждая из сторон может задержать исполнение своих обязательств во всех случаях, когда экономическое положение другой стороны после заключения договора оказалось настолько тяжелым, что есть веские основания опасаться, что эта сторона не выполнит существенной части своих обязательств. (Аналогична статье 73 (1) ЮЛИС.)

1-бис. Сторона, задерживающая исполнение своих обязательств, незамедлительно уведомляет об этом другую сторону и продолжает исполнение своих обязательств, если другая сторона, посредством гарантий, аккредитива или какого-либо иного документа, представляет надлежащие заверения об исполнении своих обязательств. Если другая сторона в разумно приемлемые сроки после получения уведомления не представит таких заверений, то сторона, задержавшая исполнение своих обязательств, может аннулировать договор. (См. пункт 58, выше.)

2. Если продавец отгрузил товар, до того как выяснилось экономическое положение покупателя, о котором говорится в пункте 1, он может воспрепятствовать передаче товара покупателю даже в том случае, если у покупателя имеется документ, позволяющий ему получить товар. Предыдущее положение относится только к правам на товары у покупателя и у продавца [и не затрагивает обязанностей перевозчика или других лиц]. (ЮЛИС 73 (2) с добавлением, предложенным в пункте 61, выше.)

(Пункт 3 статьи 73 ЮЛИС опускается. См. пункт 62, выше.)

ГЛАВА VI

ПЕРЕХОД РИСКОВ

А. Введение: Соответствующие решения Рабочей группы

64. Важная проблема, на которую Единообразный закон о купле-продаже должен дать ясный практический ответ, заключается в установлении того, кто несет риски, связанные с утратой товаров, продавец или покупатель. Это проблема обычно возникает в случае ущерба или утраты товаров после того, как они были сданы продавцом перевозчику или другому посреднику, и до того, как они были получены покупателем. В обычной практике все или почти все утраты покрываются страховкой³⁷. Но даже в таких случаях положения о рисках, связанных с утратой, являются достаточным основанием для предъявления страховщику иска за ущерб; в случае недостаточной страховки или ее отсутствия положения о рис-

ках, связанных с утратой товаров, имеют еще большую силу³⁸.

65. Важные решения по вопросу об определении рисков, связанных с утратой, были приняты Рабочей группой на ее третьей сессии (январь 1972 года). На этой сессии Рабочая группа рассмотрела статью 19 ЮЛИС, в которой дается сложное определение термину «поставки» (*délivrance*)³⁹. Тогда возник вопрос о нормах, регулирующих риски, связанные с утратой, поскольку основное положение о рисках, связанных с утратой, содержащееся в статье 97 (1) ЮЛИС, гласит следующее:

«1. Риски переходят на покупателя с момента сдачи товара, произведенной на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем законе».

В связи с этим возникла необходимость рассмотреть вопрос о том, насколько определение «поставки» в статье 19 является достаточным для определения вопроса о том, на кого должны перейти риски, а также для определения других вопросов, которые, в соответствии с ЮЛИС, должны установить, была ли произведена доставка товаров.

66. В ответ на прежнюю просьбу Рабочей группы Генеральный секретарь подготовил исследование по вышеупомянутому вопросу, которое Рабочая группа рассмотрела на своей третьей сессии⁴⁰. На этой сессии Рабочая группа приняла два важных решения по вопросу о толковании главы VI о переходе рисков.

67. Во-первых, Рабочая группа пришла к заключению, что концепция «поставки» не отвечает практическому решению проблемы рисков, связанных с утратой товаров, и что при подходе к проблеме определения «поставки» можно предположить, что проблемы риска ущерба (глава VI ЮЛИС) невозможно будет контролировать концепцией «поставки»⁴¹.

68. Во-вторых, Рабочая группа пришла к заключению, что необходимо принять другой подход к концепции «поставки», отличный от того, который применяется в ЮЛИС. Это привело к принятию на четвертой сессии решений о том, что следует опустить определение концепции «поставки» в статье 19 ЮЛИС

³⁸ См. также статью 35 (1) (соответствие товара договору, определяемое состоянием товара в момент перехода рисков), а также обсуждение этого положения в докладе Генерального секретаря об обязанностях продавца (A/CN.9/75, приложение II, пункты 65–67). Хорошо разработанные договоры и общие положения о продаже предусматривают специальное положение о рисках, связанных с убытками, либо путем четкого определения рисков, либо путем использования четких торговых терминов, таких как «фоб» или «сиф». Ср. название INCOTERMS (ICC Brochure 166), Register of Texts, том I, глава 1, 2.

³⁹ Доклад о третьей сессии (A/CN.9/62), приложение II, пункты 17–19 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, A, 5).

⁴⁰ Доклад Генерального секретаря о «поставке» в ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WR.8) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, A, 1).

⁴¹ Доклад о третьей сессии (A/CN.9/62), приложение II, пункт 17 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, A, 5). Обоснование этого заключения было аргументировано конкретными ситуациями, приведенными в вышеупомянутом докладе Генерального секретаря о «поставке» в ЮЛИС (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, A, 1).

³⁷ В некоторых условиях ответственность перевозчика за утрату товаров или ущерб, нанесенный в то время, когда они находятся в его распоряжении, аналогична ответственности за охрану товаров, обеспечиваемую страховым полисом.

и определить *обязанности* продавца в отношении поставки товаров в статье 20. Как отмечалось в докладе Генерального секретаря, ЮЛИС колеблется между двумя подходами к вопросу о поставках: один заключается в определении физического *акта поставки*; второй заключается в уточнении правовых *обязанностей продавца в отношении поставки*; например, договор обязательства *по осуществлению договора*⁴². Статья 19 ЮЛИС, которую Рабочая группа опустила, соответствует первому подходу. Статья 20 в той форме, в какой она была разработана и одобрена Рабочей группой на четвертой сессии, соответствует второму подходу. Таким образом, статья 20 не дает определения концепции «поставки», но устанавливает, что *должен делать* продавец для выполнения своих обязательств по договору. Таким образом, в соответствии со статьей 20 *a* поставка «должна быть» осуществлена в некоторых случаях путем «сдачи товаров перевозчику», а в соответствии со статьей 20 *b* и *c* (где речь идет о том, что покупатель должен сам прибыть за товарами) «путем предоставления товаров в распоряжение покупателя» — обычно на торговом предприятии продавца.

69. Таким образом, в вышеупомянутых ситуациях, которые подпадают под действие статьи 20 *b* и *c* (например, когда покупатель должен прибыть за товарами), если товары покупателя находятся в месте торгового предприятия продавца, продавец выполнил свои договорные обязательства в отношении поставки. Однако такое выполнение продавцом своих обязательств не является актом «поставки», который, как отметила Рабочая группа, требует содействия обеих сторон в осуществлении передачи одной стороной права владения и контроля другой. В самом деле, покупатель не всегда в состоянии, да и не обязан прибыть на место и получить товары, как только они предоставлены в его распоряжение, а в некоторых случаях он вообще не может прибыть для получения товаров. В большинстве таких случаев по истечении периода, предоставленного для получения товаров, это будет означать нарушение договора со стороны покупателя, и он будет нести ответственность за причиненный вследствие этого ущерб; однако в некоторых случаях задержка покупателя или его неявка за получением товаров может подпадать под положение «Освобождение от ответственности» или быть оправданной (статья 74). Поэтому заключение о том, что односторонний акт продавца, в соответствии со статьей 20 *b* или *c*, представляет собой акт «поставки», который переносит риски за ущерб на покупателя, на практике может создать значительные проблемы, которые нуждаются в дальнейшем изучении (см. пункты 73—74, ниже).

В. Проблемы, возникающие в связи с положениями ЮЛИС о рисках, и предлагаемые решения

70. Подход, который Рабочая группа выбрала на своей четвертой сессии при разработке статьи 20, заключающийся в определении обязанностей продавца в отношении осуществления договора, а не в

установлении акта или концепции «поставки», подкрепляет решение, принятое на ее третьей сессии, о том, что нормы риска ущерба невозможно будет контролировать концепцией «поставки»⁴³. Основные проблемы могут быть проиллюстрированы ссылками на следующую ситуацию.

71. *Случай № 1.* Стороны согласны продать покупателю товары, которые должны быть предоставлены покупателю в месте торгового предприятия продавца в течение мая, и продавец должен прибыть в любое время в течение этого месяца и вывезти товары на своем транспорте (ср. продажу *ex works*). 1 мая товары готовы для передачи, однако 2 мая, в то время когда они находились в помещениях продавца, товары были уничтожены в результате пожара.

72. Основываясь на вышеприведенных фактах, продавец выполнил свои обязательства по контракту, как они определены в статье 20 *b* и *c* и одобрены Рабочей группой на ее четвертой сессии⁴⁴. Однако, в соответствии с нормами ЮЛИС о рисках ущерба, риски должен нести продавец. В соответствии со статьей 97 (1) риски переходят на покупателя при «поставке»; в соответствии со статьей 19 (1) (которая применяется в случаях, не включающих перевозку товаров), «поставка» заключается в «сдаче» товаров, то есть в акте, который не имел места в вышеприведенном случае. Только в том случае, когда покупатель не выполняет своего обязательства и не перевозит товары (например, если он не прибыл за ними в течение мая), риски, в соответствии со статьей 98 ЮЛИС, переходят на покупателя.

73. Подход, принятый ЮЛИС в отношении рисков ущерба товаров, когда они находятся в распоряжении продавца, подкрепляется, по-видимому, практическими соображениями. При отсутствии факта нарушения договора одной стороной, которая продлевает период нахождения товаров и рисков в распоряжении другой стороны, вполне разумно возложить риски ущерба на ту сторону, *a*) в распоряжении которой находятся эти товары и которая осуществляет над ними контроль, и *b*) которая, в соответствии с обычной коммерческой практикой, наиболее заинтересована в действенной страховке этих товаров. Каждый из этих двух соображений нуждается в небольшом пояснении.

a) Покупатель, от которого требуют заплатить за товары по той причине, что они были уничтожены во время нахождения в распоряжении продавца, и которых он никогда не получал, будет, естественно, предполагать, что причиной уничтожения товаров или причинения им ущерба явилась халатность продавца или его агентов. Что касается доказательств справедливости (и несправедливости) фактов, связанных с этим (например, обстоятельств, которые

⁴³ Доклад о третьей сессии (A/CN.9/62) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, A, 5), приложение II, пункт 17, обсуждавшийся выше в пункте 67.

⁴⁴ Доклад о четвертой сессии (A/CN.9/75), пункт 29 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 3). См. также Обобщение (A/CN.9/WG.2/WP.19); приводится в настоящем докладе, часть вторая, I, 2, выше.

⁴² Доклад Генерального секретаря о «поставке» в ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.8), пункты 5, 41, 56—61 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ: том III: 1972 год, часть вторая, I, A, 1).

привели к пожару в помещениях продавца), то они представляют собой трудные проблемы и могут повлечь за собой дорогостоящий судебный процесс и неосуществление ожиданий покупателя, связанных с получением от продавца товаров, которые тот обещал передать ему.

б) Товары, находящиеся в распоряжении продавца и предназначенные для передачи покупателю, должны находиться скорее под защитой страховки продавца, нежели покупателя. Одной из наиболее действенных и наиболее распространенных форм страховки является полис, действие которого распространяется на «здание и содержимое», имеющийся у бизнесмена, владеющего зданием и осуществляющего контроль над ним. Такая политика является эффективной и широко распространенной, потому что страховщик может оценить условия и вероятность рисков, связанных с ущербом, в таком здании (например, огнеупорность конструкции, хранение воспламеняющихся материалов, меры по предотвращению воровства и т. п.). Покупатель, который только что подписал договор о приобретении товаров, вряд ли будет брать специальный страховой полис, который охватывал бы такие товары и который в силу административных расходов и трудностей, связанных с определением рисков в неизвестных условиях, сопряжен с довольно большими расходами.

74. Кроме того, возложение на продавца рисков ущерба товаров, находящихся в распоряжении продавца в его собственных помещениях (как отмечалось в случае № 1 в пункте 71, выше), упрощает сложные проблемы «предназначения» (определения) товаров и уведомления покупателя в отношении «предназначения» (определения) товаров и уведомления покупателя в отношении «предназначения», на которое сослались члены Рабочей группы в связи со статьей 98 (2) и (3) ЮЛИС⁴⁵.

75. Поэтому предлагаемый проект следующих ниже положений соответствует подходу ЮЛИС к отнесению рисков ущерба в ситуации, описанной выше, а не к отнесению рисков, основанных на выполнении продавцом своих договорных обязанностей согласно пересмотренному варианту статьи 20. С другой стороны, предлагаемый проект положений включает положения, которые в ЮЛИС содержатся в статье 19 и в статьях 96—101 (глава VI), и помогает также избежать проблем, которые, по заключению Рабочей группы, были следствием использования в ЮЛИС определения «поставки» (délivrance)⁴⁶. Другие аспекты проекта положений будут рассмотрены ниже (пункты 77—86).

1. Проект положений главы VI. Переход рисков

76. Можно уделить внимание следующим положениям главы VI.

ГЛАВА VI. ПЕРЕХОД РИСКОВ

[Статья 96. Исключена]

Статья 97 (См. ЮЛИС 97 (1), 19 (2), 99)

1. Риск переходит на покупателя с момента дачи ему товара. (См. ЮЛИС 97(1).)

2. Если контракт на продажу включает транспортировку товаров, то риск переходит на покупателя с момента передачи товара лицу, осуществляющему транспортировку, для препровождения их покупателю. (См. ЮЛИС 19(2).)

3. Если [продажа] договор относится к товару, находящемуся в то время в процессе перевозки [морем], то покупатель будет нести риск с момента сдачи товара перевозчику. Однако если продавец во время заключения договора знал или должен был знать, что товар погуб или испорчен, то он по-прежнему несет риск [до момента заключения договора], если он не сообщил об этом факте покупателю и покупатель не согласился взять на себя такой риск. (См. ЮЛИС 99.)

Статья 98 (См. ЮЛИС 98 (1) и (2).)

1. Если передача товара задерживается вследствие нарушения покупателем своих обязательств, то риск переходит на покупателя начиная с последнего дня, когда, если бы такого нарушения не было, могла бы состояться в соответствии с контрактом передача товара. (Аналогичен статье 98 (1) ЮЛИС.)

2. Если договор касается неопределенных [продажа неустановленных] товаров, то задержка со стороны покупателя влечет за собой переход на него риска только в том случае, если продавец [за исключением товаров] ясно определил товары [предназначенные] для договора и отправил об этом покупателю извещение. (ЮЛИС 98 (2) с указанием редакционных изменений.) [Пункт 3 статьи 98 ЮЛИС исключен.]

[Статья 99. Исключена;

см. статью 97 (3) вышеизложенного проекта]

[Статья 100. Исключена]

[Статья 101. Исключена]

2. Обсуждение проекта положений главы VI: Риск, связанный с потерей

77. Статья 96 ЮЛИС, согласно изложенному выше проекту положений, опускается⁴⁷. Положение о том, что если риск перешел на покупателя, то «он обязан уплатить цену, несмотря на утрату или порчу товара», с одной точки зрения просто отражает очевидное понятие о переходе риска и повто-

⁴⁵ Краткое изложение противоположных мнений по этому вопросу см. в Анализе замечаний и предложений (A/CN.9/WG.2/WP.17), пункт 84. См. также раздел V, пункты 3, 6 и 11; приложение VIII, пункты 6—7; раздел IX, пункт 16; приводится в настоящем томе, часть вторая, I, 4, выше.

⁴⁶ См. Анализ замечаний и предложений (A/CN.9/WG.2/WP.17), пункт 90 и приложение V, пункты 5 и 11.

⁴⁷ Доклад о третьей сессии (A/CN.9/62), приложение II, пункты 17—19; (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, I, А, 2). Доклад о четвертой сессии, пункты 32, 66—78 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, А, 5, пункты 16—21). Одна из трудностей, вытекавших из определения «поставки» в статье 19 ЮЛИС, заключалась в том, что в некоторых обстоятельствах товары, не соответствовавшие договору, никогда не были бы «оставлены» покупателю, даже если бы он использовал или израсходовал их. Это породило как трудности практического характера, так и трудности перевода.

ряет основную мысль статьи 35 (1) (первое предложение), которая была одобрена Рабочей группой⁴⁸. В этой редакционной поправке, вероятно, будет излишним, но и безопасным. С другой стороны, положение о том, что покупатель «обязан уплатить цену», могло бы быть (наверное) истолковано как положение о применении санкций, которое даст продавцу право на возмещение полной цены (в сравнении с понесенным убытком) в любом случае перехода риска, связанного с потерей, что является подходом, несовместимым с системой санкций, одобренной Рабочей группой на ее четвертой сессии⁴⁹. Эта альтернатива, по-видимому, не имеет существенного значения, и статья 96, вероятно, не вызовет серьезных трудностей на практике. Однако в целях простоты и ясности эта статья в приведенном выше проекте положений опущена.

78. Статья 97 проекта устанавливает в пункте 1 общее правило перехода риска, применимое к небольшому числу случаев, когда договор не включает перевозку товара, то есть когда покупатель обязан прибыть или направить кого-либо за получением товара, в отличие от *ex works*. Случаи, при которых договором предусматривается перевозка груза, будут регулироваться пунктами 2 и 3.

79. Пункт 1 сохраняет основную мысль правила ЮЛИС о риске, связанном с потерей, которое подразумевается в статьях 19 (1) и 97 (1), однако излагает его в более простой и унифицированной форме. Причины политики, поддерживающей подход ЮЛИС к этому вопросу, обсуждались выше, в пунктах 73—74.

80. Пункт 2 сохраняет основную мысль правила, которая обуславливается, согласно ЮЛИС, статьями 19 (2) и 97 (1), однако излагает его в упрощенном и унифицированном виде. В проекте отсутствует оговорка, содержащаяся в статье 19 (2), в которой говорится: «иное место не было обусловлено». Цель этой оговорки заключается в том, чтобы выполнить положение договора, оговаривающее условие, при котором риск переходит на покупателя⁵⁰. Однако, согласно статье 8, положения Единообразного закона

⁴⁸ См. Обобщение (A/CN.9/WG.2/WP.19) и обсуждение статьи 35 в докладе Генерального секретаря об обязательствах продавца (A/CN.9/75), приложение II, пункты 65—66; приводится в настоящем томе, часть вторая, I, 2 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 2).

⁴⁹ См. статью 42 (1) (право требовать от продавца выполнения договора), доклад о четвертой сессии (A/CN.9/75), пункт 97 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 3). Ср. предлагаемый проект статьи 71 (на основе статьи 42), изложенный выше, в пункте 36. Возмещение продавцом полной цены (в отличие от понесенных убытков) практически требует, чтобы покупатель получил товар; если товар все еще находится у продавца, то это равнозначно требованию о конкретном выполнении договора, что является санкцией, которая, согласно ЮЛИС и в соответствии с одобренным Рабочей группой текстом, не осуществляется автоматически. Однако это несоответствие, возможно, не будет иметь большого значения, если Рабочая группа одобрит рекомендованный в этом документе подход, в соответствии с которым риск потери обычно не будет переходить на покупателя до тех пор, пока ему не будет «передан» товар.

⁵⁰ Это соглашение может быть выражено торговым термином (таким как *ex ship*), который, как полагают, устанавливает условие для перехода риска.

ведут к соглашению между сторонами; повторение этого правила в различных разделах закона представляется излишним.

81. Пункт 3 основывается на статье 99 ЮЛИС, которая предусматривает в ограниченном числе случаев переход на покупателя убытка, который имел место до заключения договора. Это положение включено вместе с правилом пункта 2 (риск, если условия договора включают перевозку) в соответствии с предложениями, содержащимися в подготовленных для нынешней сессии исследованиях⁵¹. Некоторые возможные рекомендации, изменения приводятся в скобках или подчеркнуты. Наиболее существенные из них касаются редакции статьи 99 (2) документа ЮЛИС, в которой утверждается, что даже если продавец знал, что «товар погиб или испорчен», и не сообщил об этом покупателю, то риск остается на продавце «до момента заключения договора». Можно отметить, что, согласно настоящей статье, во время заключения договора грузы находятся в стадии перевозки; если по заключении договора грузы подвергаются во время перевозки дальнейшей порче, то это положение потребует определить, в каких пунктах перевозки грузу был нанесен различный ущерб, что является исследованием, проведение которого связано с практическими трудностями, в частности в области введения современного контейнерного транспорта. В целях простоты и точности указанное в конце статьи 97 (3) вышеизложенного проекта (пункт 76) изменение несколько ограничит преимущества, вытекающие для продавца из этого трудного и противоречивого положения.

82. В статье 98 рассматривается существенная проблема влияния нарушения покупателем риска, связанного с потерей. Эта статья могла бы применяться либо по окончании перевозки в соответствии с договором, требующим доставки *ex ship* (или чего-то подобного), либо на предприятии продавца в соответствии с договором, положения которого обязывают покупателя прибыть за получением груза. Вышеизложенный проект сохраняет основную мысль пунктов 1 и 2 статьи 98 ЮЛИС, однако в нем опущен пункт 3. В представленном нынешней сессии исследовании предлагается сохранить пункт 1 статьи 98 (основные положения) и опустить пункты 2 и 3 статьи 98 ЮЛИС⁵².

83. Пункт 2 статьи 98 касается того факта, что при заключении договора характер конкретных товаров обычно не определен («определены родовые признаки») и что определение характера таких товаров обычно осуществляется во время упаковки, маркировки или передачи товара покупателю. Согласно основному принципу торгового права риск, связанный с потерей, не может переходить до тех пор, пока не установлен характер искомого товара («опре-

⁵¹ Анализ замечаний и предложений, пункт 92.

⁵² См. Анализ замечаний и предложений, пункт 90 и раздел V; приводится в настоящем томе, часть вторая, I, 4, выше, пункты 5, 6 и 11. С другой стороны, согласно положениям, содержащимся в разделе VI (там же), следует сохранить статью 98. См. также приложение IX, пункт 18.

делен их родовой признак»⁵³. В действительности трудно думать о переходе риска на товар, пока кто-либо не установит их характер. Этот принцип, возможно, является настолько важным, что на него не следует даже указывать. С другой стороны, исключение упоминания об этом принципе, который сейчас зафиксирован в статье 98 (2) ЮЛИС, может привести к неверному толкованию. Кроме того, статья 98 (2) ЮЛИС требует не только того, чтобы товары были «явно предназначенными для исполнения договора», но также того, чтобы продавец «отправил об этом покупателю извещение». Если продавец пытается привлечь к ответственности покупателя за убыток, связанный с гибелью товаров в складских помещениях продавца, то это уведомление о востребовании может быть полезным для недопущения утверждения после пожара или кражи из рабочего помещения продавца о том, что погибшие товары были «выделены» или «предназначены для покупателя».

84. В пункте 2 статьи 98 ЮЛИС использованы понятия «лишенный определенного родового признака» и «предназначенный». Эти понятия имеют сложные значения в национальном праве, что вызывает трудности при их переводе и может привести к неправильному толкованию в международном праве. «Определение» товаров, по-видимому, является более ясным понятием, и его предлагалось дать в выделенных разделах проекта предложения.

85. Пункт 3 статьи 98 ЮЛИС является гораздо менее полезным. Это положение, действительно, трудно применить на практике, поскольку, по-видимому, согласно этому положению переход риска при неустановленных («лишенных родовых признаков») товарах является подходом, который в силу только что упомянутых причин вызовет трудности, связанные с его применением, и опасность злоупотребления. В силу этих причин пункт 3 исключен из проекта предложения.

86. Статья 99 ЮЛИС в силу причин, указанных выше, в пункте 81, включена в несколько измененной форме в качестве пункта 3 проекта статьи 97.

87. Статья 100 ЮЛИС касается изменения статьи 19 (3) ЮЛИС, которую Рабочая группа решила исключить⁵⁴. В статье 19 (3) ЮЛИС говорится о возможности того, что товар мог бы быть передан перевозчику, не будучи ясно «предназначен» для исполнения договора; в статье 100 ЮЛИС говорится о возможности того, что продавец после отгрузки «непредназначенного» товара может направить покупателю вовремя, когда он знал (или должен был знать), извещение о том, что товар погиб или испорчен во время перевозки. Согласно статье 97 (2) вышеизложенного проекта предложения риск переходит на покупателя, если товар «передан перевозчику

для препровождения его покупателю». В таком случае, по-видимому, едва ли могли возникнуть проблемы, связанные с отсутствием фактора «предназначения». Объединение статей 19 (3) и 100 ЮЛИС приводит к возникновению сложного комплекса правил, которые, по-видимому, являются излишними и представляют трудности для их практического применения. Следовательно, статья 100 ЮЛИС исключена из проекта положения, что полностью соответствует исследованию по этому вопросу, представленному нынешней сессии⁵⁵.

88. Статья 101 ЮЛИС предусматривает, что переход риска «не обязательно связан с условием о расходах». Это скрытое положение было бесполезным при составлении ЮЛИС, и оно будет совсем излишним в свете вышеизложенного проекта положений, который избегает употребления сложного понятия «поставка» товара. В вышеизложенном проекте опущена статья 101 в соответствии с рекомендацией, содержащейся в вышеупомянутом исследовании⁵⁶.

3. Несоответствие товаров: влияние на риск и право на расторжение договора

89. Статья 97 (2) ЮЛИС предусматривает:

2. В случае передачи товара, не соответствующего договору, риск переходит на покупателя, независимо от несоответствия товара договору с момента передачи, состоявшейся на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем законе, если покупатель не заявил о расторжении договора и не потребовал замены товара.

90. Это положение применимо к следующей ситуации: товар, который продавец передает покупателю (или перевозчику), не в полной мере соответствует договору. Однако, как это часто бывает, если это несоответствие может быть легко урегулировано путем скидки или удержания определенной суммы из цены, покупатель «не расторгает договор» или не требует от продавца замены товара. Когда в этих условиях риск, связанный с потерей, переходит на покупателя?

91. Содержащиеся в статье 97 (2) ЮЛИС сложные правила направлены на то, чтобы урегулировать последствия, вызываемые взаимодействием двух других положений ЮЛИС: 1) статья 19 (1) ЮЛИС, которая определяет «поставку» как «передачу товара в соответствии с договором»; 2) согласно статье 97 (1) риск переходит «с момента сдачи товара, произведенной на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем законе». Эти два положения приведут к следующему удивительному результату: если продавец передает товар, который не соответствует договору, то «поставка» товара никогда не состоится и риск никогда не перейдет на покупателя, несмотря на то что покупатель решает оставить у себя товар и использует или даже потребляет его.

⁵³ Можно предположить, что риск может переходить во время приобретения покупателем части или доли массы определенного товара или «партии». Однако это не является исключением из общего правила, поскольку в таких случаях должен быть установлен характер массы товаров; затем риск переходит от части товаров на всю массу товаров или «партию».

⁵⁴ Доклад о четвертой сессии (A/CN.9/75), пункт 21 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 3).

⁵⁵ Анализ замечаний и предложений, пункт 94 и раздел V; приводится в настоящем томе, часть вторая, I, 4, выше, пункты 9 и 11. Ср., однако, с приложением IX (там же), в котором статья 100 сохранена.

⁵⁶ Там же.

92. Чтобы избежать вышеупомянутого положения, вызываемого статьями 19 (1) и 97 (1) ЮЛИС, необходимо было добавить статью 97 (2), выдержки из которой приводились в пункте 89. Это положение довольно трудно зачитать, однако оно, по-видимому, предусматривает, что если покупатель оставляет у себя товар (то есть если он не расторгает договор или не требует замены товара), то риск, связанный с потерей, будет считаться перешедшим на покупателя, если товар был передан ему или перевозчику.

93. Вкратце причина трудности, обусловившей появление этого положения, проистекала из правила (19) 1 ЮЛИС, согласно которому «поставка» товара не происходит при передаче товара, который «не соответствует договору». Эта трудность была устранена решением Рабочей группы об исключении статьи 19⁸⁷. Из этого, по-видимому, следует, что статья 97 (2), по крайней мере в ее нынешнем виде, будет неуместной. Остается вопрос: нужно ли вводить в главу VI какое-либо иное положение, касающееся влияния нарушения продавцом договора на переход риска на покупателя?

94. Этот вопрос можно проанализировать при рассмотрении следующих двух дел.

95. *Дело № 1.* Продавец передает покупателю (или перевозчику) товар, который не соответствует положениям договора, что, хотя и требует уменьшения цены, не оправдывает расторжения договора. Затем во время нахождения у покупателя (или у перевозчика) этот товар подвергается порче.

96. *Дело № 2.* Факты идентичны тем, которые изложены в деле № 1, за исключением того, что несоответствие товаров представляет «существенное нарушение», которое сможет оправдать расторжение договора. Как и в деле № 1, после передачи товаров покупателю или перевозчику они подвергаются порче.

97. Дело № 1 ставит следующий вопрос: должно ли незначительное несоответствие товара исключить переход риска, который обычно имел бы место в случае передачи товара? Если да, то незначительные нарушения договора могли бы привести к серьезным последствиям: а) риск, связанный с перевозкой, будет часто ложиться на продавца, даже если факт повреждения товара будет обычно устанавливаться на месте его назначения в обстоятельствах, при которых покупатель (в соответствии с договором) мог бы более эффективно установить незначительные повреждения и подать иск против страховщика или перевозчика; б) если продавец будет признан ответственным за повреждение товара, то нарушение часто будет носить достаточно серьезный характер, чтобы оправдать расторжение контракта⁸⁸. Оба из вышеупомянутых последствий представляются неудачными: незначительное несоответствие товара, вероятно, не должно приводить к отмене основных правил о риске, связанном с потерей. Если этот вы-

вод верен, то в главу VI (Риск, связанный с потерей) не нужно добавлять никакого положения для решения ситуаций, изложенных в деле № 1.

98. Дело № 2 касалось погрузки товара, в которой нарушение со стороны продавца носило достаточно серьезный характер, чтобы дать покупателю право на расторжение договора. Должен ли тот факт, что товар был поврежден в ходе перевозки (после перехода иска на покупателя), лишить покупателя права на расторжение договора на том основании, что он не мог «возвратить товар в том состоянии, в котором он его получил», как это требуется в статье 79 (1).

99. Если, как это представляется вероятным, покупателю следует сохранить за собой право на расторжение договора, несмотря на убыток, нанесенный товару, то необходимо будет рассмотреть пять оговорок к правилу, содержащемуся в статье 79 (1), которые приводятся в статье 79 (2), чтобы установить, имеют ли они должное отношение к этому вопросу. По-видимому, эта проблема может быть решена четвертой оговоркой (статья 79 (2 d)). Согласно этому положению:

«2. Однако покупатель может заявить о расторжении договора:

...

d) если невозможность вернуть товар или вернуть его в том состоянии, в каком он был им получен, не является результатом действия покупателя или лица, за действия которого он несет ответственность.»

Однако представляется желательным окончательно рассмотреть все вопросы, связанные с составлением проекта документа, или вопрос о том, насколько ясным может быть это положение в связи с рассмотрением Рабочей группой правил о расторжении договора, содержащихся в статье 79 ЮЛИС.

100. Ситуация, изложенная в деле № 2, вызывает еще один вопрос: каково влияние существенного нарушения контракта со стороны продавца на переход риска на покупателя? (Можно напомнить, что эта проблема возникает только в том случае, если в товаре имеются серьезные дефекты, а также повреждения, что обычно случается во время перевозки.) Если покупатель осуществляет свое право на расторжение договора или требует в качестве замены другой товар, то ответ ясен: продавец должен взять товар и нести все убытки, связанные с товаром, который имеет как дефекты, так и повреждения.

101. Можно было бы предположить, что если имело место существенное нарушение договора, то покупатель обычно будет осуществлять свое право на расторжение договора (или требовать товар взамен), с тем чтобы не было необходимости в рассмотрении другой проблемы. Однако можно предположить, что потребность покупателя в товаре могла бы в ряде случаев заставить его оставить товар у себя. Основываясь на этой гипотезе, должен ли покупатель иметь право выдвигать против продавца иск в отношении 1) дефекта и 2) повреждения товара,

⁸⁷ Доклад о четвертой сессии (A/CN.9/75), пункт 21 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, A, 3).

⁸⁸ Статья 35 (1) предусматривает, что соответствие товаров договору должно определяться их состоянием во время перехода риска.

имевших место после передачи продавцом этого товара?

102. Рассмотрение статьи 97 (2) ЮЛИС (выдержки из которой приводятся в пункте 89, выше) свидетельствует о том, что, согласно ЮЛИС, если покупатель не объявляет договор расторгнутым или не требует товар взамен, то риск, связанный с потерей, остается на покупателе. Следовательно, согласно ЮЛИС: 1) покупатель может требовать возмещения за дефект, причиненный в результате нарушения продавцом договора; однако 2) он не может требовать возмещения за повреждение товара, которое имело место после передачи ему этого товара. В соответствии с упрощенным подходом к доставке товара, который был принят Рабочей группой, и в соответствии с вышеизложенным проектом положений главы VI (пункт 76) тот же результат достигается и без добавления положения, аналогичного тому, которое приводится в статье 97 (2) ЮЛИС. (Как отмечалось выше, в пунктах 90—93, сложное правило, содержащееся в статье 97 (2) ЮЛИС, было вызвано только положением статьи 19 (1) ЮЛИС, согласно которому груз не считается «доставленным», если он не «соответствует договору»; Рабочая группа устранила эту проблему, опустив статью 19.)

103. Вышеизложенный подход отличается простотой и, вероятно, не встретит серьезных трудностей в своем практическом применении. С другой стороны, можно было бы предположить, что этот подход может быть подвергнут критике: покупатель может переложить риск, связанный с потерей, на продавца, если он расторгает договор, однако не в том случае, если он оставляет у себя товар. Как следствие, это правило может поощрять расторжение договора. Однако эта проблема может возникнуть только при исключительно редком сочетании обстоятельств: в случаях 1) существенного нарушения, и 2) повреж-

дения, и 3) отсутствия соответствующего вида страхования, и 4) ситуации, в которой покупатель мог бы пожелать оставить у себя товар, несмотря на существенное нарушение.

104. Если представляется желательным аннулировать результат, достигнутый в соответствии с ЮЛИС и вышеизложенным проектом положений главы IV, то можно было бы рассмотреть вопрос о добавлении в качестве статьи 99 следующего текста: (Можно отметить, что в статье 98 рассматривается вопрос о влиянии нарушения со стороны покупателя; за этим последует проект положения, рассматривающий вопрос о влиянии нарушения со стороны продавца.)

Проект статьи 99

Если невыполнение продавцом какого-либо из его обязательств в соответствии с договором на продажу и нынешним законом является существенным нарушением договора, то риск в отношении товара, на который распространяется такое невыполнение, будет оставаться на продавце до тех пор, пока покупатель объявит договор расторгнутым.

105. Попытка создания текста для рассмотрения вышеуказанной проблемы, к сожалению, требует обращения к понятию «существенное нарушение договора», которое является весьма спорным⁵⁹. Можно высказать сомнения в отношении того, представляет ли обстановка достаточное практическое значение (см. пункт 103, выше) для оправдания усложнения правил о риске, связанном с потерей. В силу этих причин вышеизложенный проект статьи 99 не включен в проект положений для главы VI.

⁵⁹ Можно предположить, что незначительные отклонения от договора не оправдают отмену правил о риске, связанном с потерей, вытекающих из положения Единообразного закона или из договора. См. раздел VI, Анализ замечаний и предложений (замечание к предлагаемой статье 94); приводится в настоящем томе, часть вторая, I, 4, и пункт 97, выше.

6. ПЕРЕЧЕНЬ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ, НЕ ВОСПРОИЗВЕДЕННЫХ В НАСТОЯЩЕМ ТОМЕ

Рабочая группа по международной купле-продаже товаров, пятая сессия

<i>Наименование или описание документа</i>	<i>Обозначение документа</i>
Анализ замечаний и предложений представителей государств — членов Рабочей группы по статьям 56—70 ЮЛИС: записка Генерального секретаря	A/CN.9/WG.2/WP.15*
Анализ замечаний и предложений представителей государств — членов Рабочей группы по статьям 71—101 ЮЛИС: записка Генерального секретаря	A/CN.9/WG.2/WP.17
Предварительная повестка дня и аннотации	A/CN.9/WG.2/L.1
Предложения представителя Австрии: новый пункт 3 статьи 59	A/CN.9/WG.2/V/CRP.1
Предложения Редакционной группы I: статья 65 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/V/CRP.2

* Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, I, 1.

Предложения Норвегии: пункт 2 статья 72-бис ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/V/CRP.3
Предложения Соединенных Штатов: пункт 1 статья 73 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/V/CRP.4
Предложение наблюдателя от Международной торговой палаты (МТП): статья 72-бис	A/CN.9/WG.2/V/CRP.5/Rev.1
Предложение Редакционной группы II: статья 60 [бис], 69 и 71 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/V/CRP.6
Предложение Редакционной группы III: статья 71 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/V/CRP.7
Проект доклада Рабочей группы по между- народной купле-продаже товаров о ходе работы ее пятой сессии	A/CN.9/WG.2/V/CRP.8 и Add.1—8

II. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

1. ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ОБОРОТНЫМ ДОКУМЕНТАМ О РАБОТЕ ЕЕ ВТОРОЙ СЕССИИ

(Нью-Йорк, 7—18 января 1974 года) (A/CN.9/86)*

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—6
ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ	7—140
А. Ответственность индоссанта по векселю	10—13
В. Ответственность индоссанта вне векселя	14—19
С. Права и обязанности гаранта (статья 43—45)	20—30
D. Предъявление к акцепту, отказ в акцепте и право оборота	31—140
1. Предъявление к акцепту	31—63
2. Предъявление к оплате	64—97
3. Протест	98—134
4. Уведомление об отказе	135—140
РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ПОДГОТОВКИ ЕДИНООБРАЗ- НЫХ НОРМ, ПРИМЕНИМЫХ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ЧЕКАМ	141
БУДУЩАЯ РАБОТА	142

* 4 февраля 1974 года

ВВЕДЕНИЕ

1. В ответ на решение Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) Генеральный секретарь подготовил «Проект единообразного закона о международных переводных и простых векселях и комментарий» (A/CN.9/WG.IV/WP.2)¹. На своей пятой сессии (1972 год) Комиссия учредила Рабочую группу по международным оборотным документам. Комиссия просила передать упомянутый выше проект единообразного закона данной Рабочей группе и поручить этой Рабочей группе подготовку окончательного проекта².

2. Рабочая группа провела свою первую сессию в Женеве в январе 1973 года. На данной сессии Рабочая группа рассмотрела статьи проекта единообразного закона, касающиеся передачи и переуступки (статьи 12—22), о правах и обязательствах сторон

(статьи 27—40) и определение и права «держателя» и «пользующегося правом на защиту держателя» (статьи 5, 6 и 23—26)³.

3. Комиссия на шестой сессии (1973 год) с удовлетворением приняла к сведению доклад Рабочей группы о ее первой сессии и просила ее продолжать свою работу⁴.

4. Рабочая группа провела свою вторую сессию в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 7 по 18 января 1974 года. В состав Рабочей группы входят следующие восемь членов Комиссии: Египет, Индия, Мексика, Нигерия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик и Франция. На сессии присутствовали все члены Рабочей группы, за исключением представителя Египта. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих членов Комиссии: Австрия, Бразилия, Гайана, Греция, Непал, Сьерра-Леоне

¹ Доклад ЮНСИТРАЛ о четвертой сессии (1971 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417)*, пункт 35 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А). Краткую историю данного вопроса, предшествующую четвертой сессии Комиссии, см. A/CN.9/53, пункты 1—7; Доклад ЮНСИТРАЛ о пятой сессии (1972 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/8717)*, пункт 61 (2 с) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, А).

² Там же, пункт 61 (1 а).

³ Доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее первой сессии (Женева, 8—19 января 1973 года) (A/CN.9/77) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 1).

⁴ Доклад ЮНСИТРАЛ о шестой сессии (1973 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017)*, пункты 25—36 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, II, А).

не, Филиппины, Чехословакия и Япония, а также наблюдатели от Международного валютного фонда, Банка международных расчетов, Комиссии европейских сообществ, Гаагской конференции по международному частному праву и Европейской федерации банков.

5. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель г-н Рене Роблот
(Франция)
Докладчик г-н Роберто Л.
Мантилья-Молина (Мексика)

6. Рабочая группа рассмотрела следующие документы: предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.IV/WP.3), проект единообразного закона о международных переводных и простых векселях и комментарий (A/CN.9/WG.IV/WP.2)⁵ и доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее первой сессии в Женеве 8—19 января 1973 года (A/CN.9/77)⁶.

ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ

7. Как и на своей первой сессии, Рабочая группа постановила уделить основное внимание существу проекта единообразного закона и просить Секретариат подготовить пересмотренный проект тех статей, в отношении которых во время прений были высказаны пожелания об изменениях, касающихся существа или формы.

8. Во время своей сессии Рабочая группа рассмотрела статьи 42—62 проекта единообразного закона. Краткое изложение прений Группы, касавшихся этих статей, и ее выводы приводятся в пунктах 10—140 данного доклада.

9. Перед закрытием сессии Рабочая группа выразила признательность представителям международных банковских и торговых организаций, являющихся членами Исследовательской группы ЮНСИТРАЛ по международным платежам, за оказанную ими помощь Группе и Секретариату. Группа выразила надежду, что члены Исследовательской группы в ходе последующей работы над осуществлением данного проекта по-прежнему будут согласны на использование их опыта и услуг.

A. Ответственность индоссанта по векселю

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 выплатить сумму, обозначенную в векселе, а также любые проценты и расходы, которые могут быть потребованы в соответствии со статьями 67 и 68, держателю или любой стороне после него самого; которая владеет векселем и освобождена от от-

ветственности по нему в соответствии со статьями 69 (2), 70, 71 или 76».

10. Статья 41 определяет ответственность индоссанта при индоссаменте им международного векселя. По этой статье ответственность индоссанта является вторичной: она осуществляется в случае отказа в акцепте векселя или платеже по нему и обусловливается любым необходимым представлением для акцептования или для оплаты и заявлением протеста. Индоссант может ограничить или исключить свою ответственность по векселю, сделав четкую оговорку в этом отношении на документе. На своей первой сессии Рабочая группа постановила, что вопрос о том, может ли одна сторона ограничить или исключить свою ответственность, должен быть рассмотрен в статьях, регулирующих ответственность каждой из сторон векселя (см. доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее первой сессии, A/CN.9/77, пункт 99, in fine)⁷. Группа согласилась также, что исключение или ограничение ответственности одной из сторон будет иметь силу только в отношении этой стороны (там же, пункт 102). В соответствии с этим статья 41 пересмотренного текста (A/CN.9/WG.IV/CRP.3) предусматривает, что,

«а) индоссант может исключить или ограничить свою ответственность, сделав определенную оговорку на векселе;

б) такая оговорка является действительной только в отношении индоссанта».

11. В связи с тем что ответственность индоссанта обусловливается заявлением протеста в том случае, когда протест необходим, было отмечено, что статья 58 предусматривает возможность совершения удостоверенного протеста и совершения протеста в упрощенной форме. Был поставлен вопрос о том, какую юридическую силу будет иметь протест в упрощенной форме в случае отказа в акцепте векселя, на котором была сделана оговорка в отношении необходимости удостоверенного протеста. В этой связи было предложено, чтобы в таком случае держатель векселя не утрачивал своих прав регресса против предшествующих сторон, но чтобы он нес ответственность за любые убытки, являющиеся следствием того, что он не совершил удостоверенный протест. Рабочая группа решила рассмотреть этот вопрос в контексте статьи 58.

12. Было предложено, чтобы в комментарии к статье 41 было подчеркнуто значение представления уведомления, ввиду того что непредставление уведомления возлагает на держателя ответственность за любые убытки (см. статью 66).

13. Рабочая группа выразила предварительное согласие со статьей 41. В соответствии с мнением, выраженным ею на ее первой сессии (A/CN.9/77, пункт 120)⁸. Группа постановила, что часть статьи, касающаяся ответственности индоссанта перед лицами после него самого, которые владеют векселем

⁵ Текст проекта единообразного закона о международных переводных и простых векселях приводился в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 2.

⁶ Там же.

⁷ Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 1.

⁸ Там же.

и которые освобождены от ответственности по нему, должна быть рассмотрена в связи с положениями проекта единообразного закона, касающимися освобождения от ответственности (часть шестая).

В. Ответственность индоссанта вне векселя

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, осуществляется только в отношении того держателя, который принял вексель, не зная о таком дефекте».

14. Статья 42 касается ответственности индоссанта, не связанной с векселем. Индоссант несет ответственность за любые убытки, которые последующий держатель может понести из-за дефектов в предыдущих подписях, материальных изменений или других недостатков в правах индоссанта в отношении векселя. То, что индоссант не знал о таких дефектах, изменениях или недостатках по небрежности либо по другой причине, не влияет на его ответственность по этой статье. Такая ответственность сопутствует векселю в пользу любого последующего держателя, который, принимая вексель, не знал о дефектах, изменениях или недостатках.

Поскольку ответственность по статье 42 является ответственностью, не связанной с векселем, ее несет также лицо, которое само не несет ответственности по векселю, например в том случае, когда индоссант индоссировал вексель «без оборота» или когда лицо передало вексель, на котором последующий индоссант сделан надписью на бланке, посредством простой передачи. Кроме того, такая ответственность осуществляется в момент передачи векселя, независимо от срока погашения. Поскольку ответственность не связана с векселем, представление и совершение протеста не является необходимым условием такой ответственности.

15. Рабочая группа выразила предварительное согласие на включение в проект положения, соответствующего в общем статье 42, при условии пересмотра данной статьи в случае подделанной или неуполномоченной подписи. Были сделаны следующие замечания:

i) Статья должна предусматривать верхний предел суммы ущерба, сверх которого индоссант не будет нести ответственность. Было

согласовано, что такая ответственность не должна превышать сумму, которую держатель может получить в результате применения статьи 67 или 68.

ii) Выражение «любое лицо» в пункте 1 статьи 42 не должно включать агентов по инкассированию. В этой связи было отмечено, что такие агенты могут нести ответственность перед держателем по условиям договора, то есть вне действия векселя.

iii) Рабочая группа выразила мнение, что лицо, ответственное по статье 42, должно иметь возможность исключить свою ответственность, например, поставив на векселе слова «без оборота». Однако было отмечено, что включение такого положения в документ может быть истолковано как исключаящее ответственность индоссанта как по статье 41, так и по статье 42, что делает невозможным для него исключение своей ответственности лишь по одной из этих статей. Группа просила Секретариат рассмотреть возможность разработки специального положения, которое включало бы ответственность лишь по статье 42, и провести соответствующее расследование в этом отношении среди банковских и торговых учреждений.

iv) Рабочая группа согласилась с тем, что лицо, ответственное по статье 42, не могло бы исключить свою ответственность, если бы оно само совершило обман, если бы оно знало, что до передачи ему векселя подпись на векселе была подделана или не была удостоверена в том случае, когда вексель был существенно изменен, когда сторона выдвинула действительную претензию или возражение или когда векселю было отказано в акцепте или платеже.

16. Рабочая группа пришла к заключению, что положение в пункте 1 c статьи 42 должно быть дополнено словами «против него» на том основании, что возражения между предыдущими сторонами, которые не могли быть выдвинуты против индоссанта, не должны вести к возбуждению иска против индоссанта.

17. Был поднят вопрос о том, должна ли ответственность по статье 42 распространяться также на ответственность за несостоятельность предыдущей стороны. Было достигнуто согласие в отношении того, что статья 42 не должна затрагивать этот вопрос. Однако было подчеркнуто, что в соответствии с проектом единообразного закона тот факт, что против трассанта возбуждено судебное дело за несостоятельность, является отказом в акцепте; в таком случае индоссант становится ответственным по статье 42. Рабочая группа просила Секретариат обеспечить, чтобы данное следствие было конкретно изложено в комментарии к окончательному тексту проекта единообразного закона, который должен быть представлен Комиссии.

18. Что касается использования термина «переуступает», содержащегося в пункте 1 статьи 42, то

Рабочая группа просила Секретариат использовать в пересмотренном тексте данной статьи понятия индоссамент и вручения векселя в соответствии с ее выводами в отношении статьи 13 (см. доклад Рабочей группы о работе ее первой сессии A/CN.9/77, пункт 17)⁹.

19. Один из представителей и наблюдатель одной из международных организаций выразили оговорки в отношении статьи 42.

С. Права и обязанности гаранта (статьи 43 — 45)

Статья 43

«1) Оплата векселя может быть гарантирована в отношении всей суммы или ее части любым лицом, которое не обязательно должно быть стороной в векселе.

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) При отсутствии такого конкретного указания гарантируемым лицом в случае переводного векселя является векселедатель, а в случае простого векселя — трассант».

20. В статьях 43, 44 и 45 излагаются правила в отношении лица, гарантирующие обязательство другой стороны по векселю. В соответствии с Женевским единообразным законом о переводных векселях и простых векселях такая гарантия известна в качестве «аваль». Следует отличать особое обязательство гаранта от обязательств индоссанта, которые регулируются в соответствии со статьями 41 и 42. В соответствии с пунктом 3 статьи 43 гарант может конкретно указать на векселе сторону, ответственность которой он гарантирует. В соответствии с пунктом 4 при отсутствии такого указания он будет вынужден гарантировать ответственность векселедателя в случае переводного векселя или трассанта — в случае простого векселя. Доказательства, полученные из источников, помимо переводного векселя, которые подтвердят, что гарант намеревался гарантировать ответственность другой стороны, не делают это предположение недействительным.

21. Рабочая группа на своей первой сессии рассмотрела сферу действия положений о гарантиях, а также положение об индоссаменте. В соответствии с пунктом 2 статьи 43 гарантия осуществляется путем подписи гаранта на векселе или на прилагаемом к нему листе, сопровождаемой словами «гарантировано», «аваль», «считать за аваль» или равнозначными словами. Одна лишь подпись, которая не является подписью векселедателя, плательщика или индоссанта, не является вследствие этого гарантией в соответствии со статьей 43, а будет представлять собой в соответствии со статьей 32 обязательство

индоссанта. На первой сессии Рабочая группа пришла к выводу, что ответственность, вытекающая лишь из такой подписи, должна рассматриваться в связи со статьями 43 — 45 и что текст статьи 32 должен быть опущен. Группа на первой сессии сделала вывод, что сфера действия статьи 43 должна быть расширена путем устранения из статьи 43 (2) положения о том, что гарантия осуществляется лишь путем подписи, которая сопровождается словами «гарантирован», «аваль», «считать за аваль» или равнозначными словами (A/CN.9/77, пункт 114)¹⁰. Группа также сделала заключение, что дополнительные вопросы, возникающие в связи с одной лишь подписью, должны рассматриваться в настоящей статье (там же). Однако Группа согласилась, что одна лишь подпись плательщика на лицевой части векселя представляет собой акцепт (там же, пункт 128).

22. На нынешней сессии Рабочая группа высказала мнение, что единообразный закон должен предусмотреть вопрос об ответственности по векселю путем гарантии.

23. Рабочая группа, принимая во внимание последствия устранения статьи 32, рассмотрела вопрос об ответственности в связи с одной лишь подписью на основе следующего примера: векселедатель выдает переводной вексель лицу, получающему платеж, Р, и на оборотной стороне переводного векселя отражены следующие подписи: 1) оплата А (подписан Р); 2) (подписан Х); 3) оплата В (подписан А); 4) (подписан В); 5) (подписан У); 6) оплата D (подписан С). Группа пришла к выводу, что Х, В и У должны нести ответственность в качестве индоссантов, поскольку их подписи могут быть истолкованы, на первый взгляд, как входящие в цепь индоссаментов.

24. Рабочая группа выразила согласие с положениями пунктов 3 и 4 статьи 43. Однако Группа просила Секретариат разъяснить в пункте 3, что конкретное указание гаранта должно появиться «на векселе или на приложенном к нему листе».

25. Отмечалось, что нынешняя формулировка пункта 1 статьи 43 заставляет гаранта гарантировать «оплату» векселя. Рабочая группа просила Секретариат изменить статью 43 таким образом, чтобы ясно показать, что гарант гарантирует обязательство стороны по векселю.

Статья 44

«1) Гарант несет ответственность по векселю в том же объеме, что и сторона, в отношении которой он стал гарантом, если 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 из векселя вытекает, что данная сторона не несет ответственности по нему».

26. Из содержания пункта 1 статьи 44 вытекает, что ответственность гаранта является второстепен-

⁹ Там же.

¹⁰ Там же.

ной. Это значит, что если ответственность стороны носит второстепенный характер, то ответственность гаранта этой стороны также носит второстепенный характер. Далее, гарант может основывать свою защиту в отношении своей ответственности по векселю на защите, к которой может прибегнуть сторона, чье обязательство он гарантирует. Однако в пункте 2 определяется область, в которой ответственность гаранта носит первостепенный характер, то есть гарант несет ответственность в тех случаях, когда ответственность лица, в отношении которого он стал гарантом, была неправомерной с самого начала, например, когда подпись этого лица в векселе была подделана, или лицо, подписавшее вексель, не имело на то полномочий.

27. Рабочая группа рассмотрела три возможности в отношении ответственности гаранта:

- 1) его ответственность должна носить первостепенный характер во всех случаях;
- 2) его ответственность должна носить второстепенный характер во всех случаях; и
- 3) его ответственность должна носить первостепенный характер в одних случаях и второстепенный — в других.

После прений Группа пришла к выводу, что наиболее целесообразным решением было бы установить правило, согласно которому ответственность гаранта носила бы второстепенный характер во всех случаях, за исключением тех, когда гарант оговаривает в векселе иное условие. Поэтому Группа решила изъять из статьи 44 пункт 2.

28. Было предложено указать в комментарии к статье 44, что гарант может прибегнуть к защите не только стороны, за которую он несет ответственность, но и к личной защите.

Статья 45

«Оплачивая вексель, гарант приобретает права по векселю против гарантируемой стороны и против тех, кто несет ответственность по нему перед этой стороной».

29. Согласно статье 45 гарант при оплате им векселя приобретает преимущественные права на вексель по сравнению со стороной, в отношении которой он стал гарантом, и по сравнению со сторонами, которые несут ответственность по векселю перед этой стороной.

30. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, должен ли гарант по оплате векселя иметь права не только по векселю, но и на вексель, помимо прав, которые имеет плательщик согласно статье 70 (2). Касаясь прений, проведенных на своей первой сессии (см. A/CN.9/77, пункт 62), Группа пришла к выводу, что гаранта не следует рассматривать как держателя и что по оплате им векселя его единственными правами должны быть права, предусмотренные в статьях 45 и 70 (2).

D. Предъявление к акцепту, отказ в акцепте и право оборота

1. Предъявление к акцепту

Статья 46

«1) Держатель должен предъявить переводной 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 через определенный период после предъявления; и

c) когда вексель выписан подлежащим к оплате в любом месте, кроме места проживания или нахождения предприятия плательщика».

2) Держатель может предъявить к акцепту любой другой переводной вексель».

31. Предъявление к акцепту является факультативным, за исключением случаев, предусмотренных в статье 46. Непредъявление векселя к акцепту в этих случаях снимает ответственность с предшествующих сторон в соответствии со статьей 50.

Пункт 1

Подпункт а

32. Рабочая группа согласилась в том, что векселедатель, или индоссант, или гарант могут делать оговорку на векселе о том, что он должен быть предъявлен к акцепту.

33. Рабочая группа рассмотрела последствия содержащейся на векселе оговорки об ответственности сторон, являющихся последующими по отношению к стороне, делающей эту оговорку. Группа согласилась с тем, что в соответствии с единообразным законом:

i) оговорка на векселе, сделанная векселедателем или индоссантом, будет применяться в отношении последующих сторон, если последующая сторона не сделала на векселе иную оговорку;

ii) оговорка, сделанная на векселе индоссантом или гарантом, будет иметь личный характер для этого индоссанта или гаранта и поэтому не действует в отношении последующих сторон.

Группа рассмотрела также следующие вопросы:

i) будет ли оговорка, сделанная на векселе, иметь силу только в том случае, если она была конкретно подписана стороной, делающей эту оговорку?

ii) каковы будут последствия оговорки в том случае, когда из самого векселя не вытекает, какая сторона ее сделала?

Группа, после проведения прений, пришла к выводу, что в данном единообразном законе не следует устанавливать какого-либо особого правила по данному вопросу.

Подпункт b

34. Рабочая группа выразила свое согласие с положением этого пункта.

Подпункт с

35. Рабочая группа рассмотрела три возможных решения в отношении векселя, выписанного подлежащим оплате в любом месте, кроме места проживания или нахождения предприятия плательщика:

- i) держатель будет иметь право выбора в отношении предъявления или непредъявления домицилированного векселя к акцепту;
- ii) держатель обязан предъявить домицилированный вексель к акцепту, и неисполнение этого будет приводить к снятию ответственности с предшествующих сторон; и
- iii) держатель обязан предъявить домицилированный вексель к акцепту, и неисполнение этого будет возлагать на него ответственность перед предшествующей стороной за любые убытки, которые эта сторона может понести в результате отказа в платеже по векселю, если отказ вызван непредъявлением его к акцепту.

После обсуждения этого вопроса Рабочая группа согласилась, что предъявление домицилированного векселя к акцепту должно быть обязательным и что непредъявление его должно вести к снятию ответственности по векселю с предшествующих сторон. По мнению Группы, такое правило является оправданным в силу того, что в тех случаях, когда векселедатель указывает место платежа на векселе и это место не является местом проживания или нахождения предприятия плательщика, возникает необходимость в уведомлении последнего, с тем чтобы дать ему возможность приготовить необходимые средства в месте платежа.

36. Рабочая группа просила Секретариат изменить формулировку пункта 1 с таким образом, чтобы требования о предъявлении к акцепту не применялись в случае домицилированного векселя, оплачиваемого по требованию.

Пункт 2

37. Рабочая группа предложила, чтобы данный пункт стал пунктом 1, поскольку в нем излагается общее правило, исключения из которого приводятся в нынешнем пункте 1.

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 переводной 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 акцептует переводной вексель, несмотря на оговорку о том, что он не предъявляется к акцепту, акцепт является действительным».

38. Статья 47 позволяет стороне путем включения оговорки в вексель снять с себя обязательство оплачивать вексель в случае отказа от его акцептования. В таком случае держатель не сможет воспользоваться своим непосредственным правом предъявить иск к такой стороне. Аналогичным образом та или иная сторона может сделать в векселе оговорку о том, что он не будет предъявляться для акцепта до определенной даты или до наступления определенного события, например до прибытия товаров. Однако вексель акцептуется независимо от таких условий.

39. Рабочая группа выразила согласие с предусмотренными в статье 47 положениями в той степени, в какой это применимо к условиям, оговоренным векселедателем. В соответствии с результатами обсуждения статьи 46 (см. пункт 33, выше) Группа согласилась, что условия, о которых говорится в пункте 1 статьи, если они оговорены векселедателем, будут рассматриваться в пользу последующих сторон.

40. Рабочая группа рассмотрела следующие вопросы:

- i) следует ли разрешать какой-либо другой стороне, помимо векселедателя, оговаривать условия, запрещающие предъявление векселя к акцепту;
- ii) если по условию векселедателя вексель должен быть предъявлен к акцепту, а по условию индоссанта требуется обратное, то какой правовой эффект такое условие оказывает на стороны, следующие за индоссантом?

По мнению Группы, предпочтение следует отдать правилу, устанавливающему, что оговорку, запрещающую предъявление векселя к акцепту, которая была бы действительна для других сторон, может предъявлять только векселедатель. В то же время, по мнению Группы, необходимо более тщательно рассмотреть вопрос о соотношении между различными оговорками, исключающими или ограничивающими ответственность. Группа просила Секретариат изменить формулировку статьи 47 с учетом этих соображений.

Статья 48

«Переводной вексель предъявляется к акцепту надлежащим образом, если не предъявляется в соответствии со следующими правилами:

- a) держатель должен предъявить переводной вексель плательщику;
- b) переводной 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 лицом, которое по применяемому праву уполномочено действовать вместо него;

e) если переводной вексель выписан подлежащим уплате в установленный срок или в течение определенного периода после него, любое предъявление к акцепту должно быть совершено до истечения срока платежа по векселю;

f) переводной вексель, выписанный подлежащим уплате во столько-то времени от предъявления, должен быть предъявлен к акцепту в течение одного года после его даты;

g) переводной 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) переводной вексель, на котором векселедатель, или индоссант, или гарант оговорили, что он предъявляется к акцепту, но не установили день или период предъявления [или переводной вексель, который выписан подлежащим уплате в любом другом месте, а не в месте нахождения предприятия или проживания плательщика, и который не является векселем, подлежащим оплате по предъявлению], должен быть предъявлен до истечения срока векселя.

41. Для определения ответственности сторон, основанной на неакцептовании векселя (статья 51 (2), предъявление векселя к акцепту, как факультативное, так и обязательное, должно быть «надлежащим предъявлением». В статье 48 определяется, что составляет надлежащее предъявление.

Под пункт *a*

42. Рабочая группа согласилась с лежащим в основе пункта *a* принципом, согласно которому предъявление векселя к акцепту должно быть личным, то есть направленным «плательщику». Однако, по мнению Группы:

- i)* вексель должен предъявляться в разумное время в течение рабочего дня; и
- ii)* если в векселе указывается место акцептования, вексель должен предъявляться к акцепту в этом месте.

Под пункт *b*

43. Рабочая группа приняла это положение.

Под пункты *c* и *d*

44. Рабочая группа приняла эти положения. Вопрос о том, обязательно ли предъявление к акцепту в случае смерти или неплатежеспособности плательщика, обсуждается в статье 49 (1) (см. пункты 53 — 56, ниже).

45. Один из представителей сделал оговорку в отношении пункта *d*.

Под пункт *e*

46. Рабочая группа приняла это положение.

Под пункт *f*

47. Был поднят вопрос о том, является ли оправданным одногодичный период начиная с даты выдачи векселя, в течение которого он должен предъявляться к акцепту с оплатой по предъявлению. Рабочая группа запросила Секретариат с тем, чтобы узнать мнение банковских и торговых учреждений относительно того, какой период времени, в ходе которого подобные векселя должны предъявляться к акцепту, будет приемлемым.

48. Был также поднят вопрос о том, каким образом можно определить одногодичный период, если на векселе не стоит дата выдачи. Рабочая группа в подобном случае соглашается, что держатель должен быть способным проставить точную дату выдачи. В этой связи было достигнуто соглашение относительно того, что если держатель поставит неправильную дату выдачи, то последствия будут такими же, о которых говорится в статье 11.

Под пункт *g*

49. Рабочая группа приняла положение этого пункта.

Под пункт *h*

50. Рабочая группа считает, что этот пункт уже охватывается пунктами *a* и *f*, поэтому он является излишним.

51. *Предъявление векселя почтой.* Рабочая группа предварительно согласилась с тем, что единообразный закон не должен предусматривать конкретное положение в отношении предъявления к акцепту или платежу почтой. По мнению Группы, отсутствие такого положения не мешает держателю прибегнуть к помощи почты для предъявления к акцепту. Группа просила Секретариат изучить практику предъявления к акцепту почтой и наличие каких-либо специальных правил для предъявления к акцепту или совершения протеста почтой.

Статья 49

«Предъявление к акцепту не обязательно:

- 1) если плательщик умер, или если рассматривается дело его неплатежеспособности, или он является лицом, которое неспособно принять переводной 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 подразумевается в отношении такой стороны».

52. В статье 49 указываются случаи, в которых предъявление к акцепту не обязательно. В соответствии со статьей 51 (1 *b*) такие случаи представляют собой конструктивный отказ, и в соответствии со статьей 51 (2) держатель может осуществить немед-

ленное право регресса при условии любого необходимого протеста.

Пункт 1

53. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, дает ли смерть плательщика или тот факт, что плательщик является стороной в судебном разбирательстве, праводержателю возможность осуществить право регресса против предыдущих сторон. В соответствии с одним мнением, конструктивного отказа не должно быть, поскольку в случае смерти плательщика держатель может представить переводной вексель наследникам плательщика, а в случае рассмотрения дела о его неплатежеспособности лицу, которое в соответствии с существующим законом уполномочено действовать вместо него. Кроме того, в случае судебного разбирательства непредъявление нанесет ущерб векселедателю в том отношении, что активы неплатежеспособного плательщика, возможно, будут распределены между его кредиторами, прежде чем векселедатель осуществит право на действия против лица, уполномоченного распоряжаться активами плательщика. В соответствии с другим мнением, держатель, принимая переводные векселя, имеет законные основания надеяться получить полную выплату со стороны плательщика в соответствии с условиями векселя. В случае смерти плательщика или его неплатежеспособности такая надежда не оправдывается. Рабочая группа сделала вывод о том, что последнее мнение должно получить предпочтение, и выразила согласие с положением пункта 1. Один представитель сделал оговорку.

54. Был поднят и вопрос о том, относится ли это положение также к правовым субъектам, которые не являются физическими лицами (*personnes morales*). Рабочая группа придерживалась мнения, что положение в соответствии с пунктом 1 статьи 49 должно относиться также к таким субъектам. Она сообщила Секретариату о том, что следует дать новую редакцию пункта 1, с тем чтобы четко показать, что это правило относится только к субъектам, которые в соответствии с существующим национальным правом являются недействительными или прекратили свое существование.

55. Рабочая группа рассмотрела особую проблему слияния компании плательщика с другой компанией. Группа согласилась с тем, что если в таком случае плательщик больше не существует, то этот случай должен регулироваться в соответствии с пунктом 1.

56. Было предложено, чтобы Секретариат рассмотрел случай фиктивного плательщика в целях возможного распространения положения пункта 1 и на этот случай.

Пункт 2

57. Рабочая группа выразила согласие с положением этого пункта.

Пункт 3

58. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, следует ли в единообразном законе предусматривать

положение об отказе от предъявления к акцепту. Отмечалось, что в соответствии с общими принципами, лежащими в основе проекта единообразного закона, сторона может ограничивать, снимать или увеличивать свою ответственность по векселю. С другой стороны, также отмечалось, что последствием отказа в предъявлении к акцепту является то, что сторона, в отношении которой был сделан такой отказ, не освобождается от ответственности из-за непредъявления держателем векселя к акцепту, которое должно быть совершено таким образом. Непредъявление не должно предоставлять держателю права непосредственного регресса против сторон, для которых этот отказ является обязательным, на том основании, что имел место конструктивный отказ в акцепте. Кроме того, отмечалось, что непредъявление к акцепту векселя, подлежащего оплате по предъявлению, придет к отсутствию указания срока и что в соответствии со статьей 1 (2) не будет переводного векселя. Поэтому Группа придерживалась мнения, что пункт 3 необходимо изъять. Группа также просила Секретариат изучить вопрос о том, следует ли и при каких обстоятельствах предусматривать в единообразном законе положение об отказе от предъявления к акцепту. (Об отказе от предъявления к платежу см. пункт 83, ниже; об отказе в протесте см. пункты 128 и 129, ниже.)

Статья 50

«1) Если переводной 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 переводной вексель, который должен быть предъявлен к акцепту согласно статье 46 (1 b и c), не предъявляется надлежащим образом, векселедатель, индоссанты и гаранты не несут ответственности по переводному векселю».

59. Что касается переводных векселей, которые должны быть предъявлены к акцепту согласно статье 46, то неспособность держателя предъявить векселя приводит к тому, что предшествующие стороны не несут ответственности по векселю.

60. Рабочая группа приняла положение статьи 50, но просила Секретариат включить в пункт 1 поправки, касающиеся статьи 46 (1 a) и последствий оговорки об ответственности последующих сторон.

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 переводной вексель не акцептован.

2) Если переводному векселю отказано в акцепте или платеже, держатель может с учетом положений статьи 57 осуществить немедленное право регресса против векселедателя, индоссанта и гарантов».

61. В статье 51 (1) говорится о случаях, когда векселю отказывают в акцепте. В статье 51 (2) говорится о последствиях подобного отказа, касающихся ответственности предшествующих сторон.

62. Рабочая группа приняла положение статьи 51 с учетом мнения, выраженного ею по статье 49 (3) (см. пункт 58, выше), о том, что отказ в предъявлении к акцепту не должен рассматриваться как конструктивный отказ в акцепте.

63. Был поднят вопрос относительно того, необходим ли пункт 2, поскольку то же самое правило выдвинуто в статье 57. С другой стороны, отмечалось, что указание на последствия отказа в акцептовании помогло читателю оценить значение этой статьи.

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 того, чтобы возложить ответственность на акцептанта».

64. По статье 52 предъявление документа к оплате не является обязательным для возложения ответственности на акцептанта или векселедателя простого векселя. Однако подобное предъявление необходимо, для того чтобы возложить ответственность на векселедателя, индоссанта и гаранта.

65. Рабочая группа согласилась с содержанием статьи 52. Однако было отмечено, что правила статьи 52 также вытекают из других положений проекта единообразного закона (статья 34 в отношении векселедателя, статья 34-бис в отношении векселедателя простого векселя, статья 36 в отношении акцептанта, статья 41 в отношении индоссанта, статья 44 в отношении гаранта и статья 55). Секретариат просили принять это во внимание при переработке раздела, касающегося предъявления векселей.

66. Рабочая группа согласилась с тем, что пункт 3 должен быть дополнен словами «или векселедателя простого векселя» после слова «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 переводной 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».

67. Для того чтобы установить ответственность векселедателя, индоссанта и гаранта в силу их практического отказа от выплаты (статья 56 (1 a)), предъявление к оплате должно производиться надлежащим образом. Статья 53 указывает на то, что представляет собой предъявление надлежащим образом.

Подпункт a

68. Рабочая группа приняла положение пункта a при условии, что предъявление к оплате должно производиться в разумное время в рабочий день.

Подпункт b

69. Рабочая группа принимает содержание подпункта b, однако просит Секретариат переработать положение подпункта b статьи 48 с указанием, что если вексель выписан на двух или более плательщиков или акцептован ими или если простой вексель подписан двумя или более векселедателями, то будет достаточным предъявить вексель одному из них, если только в этом документе не будет четко указано иное.

70. Рабочая группа согласна с тем, что слова «если конкретно указано место платежа, то предъявление

должно быть совершено в этом месте» должны быть опущены.

Подпункт с

71. Рабочая группа согласна с содержанием этого пункта. Было отмечено, что согласно статьям 49 и 51 не обязательно предъявление к акцепту векселя при смерти плательщика и дается право держателю немедленно обращаться к предшествующим сторонам. Рабочая группа согласна, что в данном случае предъявление к оплате не должно быть обязательным. Возник вопрос относительно того, при каких обстоятельствах предъявление к оплате тем не менее будет необходимым. Рабочая группа считала, что могут быть два случая: i) вексель, подлежащий оплате по требованию, и ii) вексель, на котором векселедатель отметил, что он не должен предъявляться к акцептованию. Группа просила Секретариат рассмотреть последствия статей 49 и 51 в контексте пункта с, в том что касается плательщика. Один представитель выразил оговорку в отношении подпункта с.

72. Учитывая изъятие пункта 2 d статьи 54 (см. пункт 86, ниже), Рабочая группа запросила Секретариат добавить к статье 53 новый пункт, в котором будет предусматриваться, что в тех случаях, когда плательщик, акцептант или векселедатель простого векселя являются сторонами в судебном разбирательстве о неплатежеспособности, предъявление к оплате должно быть совершено лицу, которое по применяемому праву уполномочено действовать от его имени.

Подпункт d

73. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, оправданно ли позволять держателю векселя предъявлять его к оплате в один из двух последующих рабочих дней. Высказывалось мнение, что два дополнительных дня должны предоставляться для плательщика, акцептанта и векселедателя простого векселя. Однако Группа была информирована о том, что пункт d является необходимым для того, чтобы облегчить предъявление к оплате в сроки, указанные в единообразном законе, и для того, чтобы согласовать существующую торговую практику. Поэтому Группа пришла к выводу, что было бы уместно предоставить держателю, обычно собирающему банку, два дополнительных дня для предъявления (см. также пункты 115—117, ниже).

Подпункт e

74. Был поднят вопрос относительно того, оправдан ли период в один год начиная с даты выпуска векселя, в который вексель, оплачиваемый по требованию, должен представляться для оплаты. Рабочая группа просила Секретариат высказать мнение банковских и торговых учреждений в отношении приемлемого периода времени, в пределах которого подобный вексель должен быть представлен к оплате. Было предложено, чтобы период представления для акцептования не обязательно был одинаковым с периодом предъявления к оплате и что должны быть основания для установления более короткого перио-

да представления к акцептации, нежели для представления к оплате.

Подпункт f

75. Рабочая группа рассмотрела предложение, сделанное на подготовительной стадии работы над проектом единообразного закона, по которому вексель должен быть представлен к оплате банку. В этой связи его ссылка на более общее предложение, сделанное банком Италии, согласно которому единое право позволяет только одно небанковское индоссирование, а именно получателя. Рабочая группа согласна рассмотреть эти предложения в контексте сферы применения единообразного закона (статьи 1—3).

76. Рабочая группа считает, что подпункт f должен быть завершен включением дополнительного положения в подпункт iii, согласно которому вексель может быть представлен в том месте, где находится плательщик, акцептант или векселедатель простого векселя, или же по месту их последнего проживания или работы.

77. Был поднят вопрос о том, какое значение имеют слова «основном месте нахождения предприятия» и «проживания». Рабочая группа согласна, что эти положения не должны определяться в единообразном законе и должны рассматриваться местными законами. В этой связи Группа имела в виду ее прения и выводы в отношении статьи 40 (A/CN.9/77, p.134)¹¹, где изложена просьба к Секретариату еще раз рассмотреть значение «места» платежа.

78. Что касается термина «проживание», Рабочая группа согласна, что это должно касаться только частного проживания отдельного лица, а не проживания служащих юридического лица, которое не является частным лицом (*personne morale*).

79. *Использование копий переводного или простого векселя.* Рабочая группа просила Секретариат изучить вопрос об использовании копий переводного или простого векселя при предъявлении к платежу.

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, 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 истечения срока векселя;

c) если вексель подлежит оплате по требованию

¹¹ Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 1.

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».

80. В статье 54 предусматриваются оправдания для задержки в предъявлении к оплате. Если задержка оправдана, ответственность предшествующих сторон не затрагивается на том основании, что не было осуществлено предъявление к оплате. Согласно этой статье задержка оправдана в тех случаях, когда держатель не может представить документ к оплате в силу не зависящих от него обстоятельств. Согласно пунктам 2 b и 2 c предъявление к оплате вообще не обязательно, если причина задержки продолжает действовать по истечении 30 дней после истечения срока векселя в случае векселей, подлежащих оплате в указанный срок, или по истечении 30 дней после срока предъявления к оплате в случае векселей, подлежащих оплате по требованию. Согласно пункту 2 предъявление к оплате также не обязательно, если имеет место отказ от предъявления, если плательщик, акцептант или векселедатель являются стороной в судебном разбирательстве о неплатежеспособности, если вексель был опротестован в случае отказа в платеже или акцепте и — в отношении векселедателя — если плательщик не имеет оснований полагать, что вексель будет оплачен.

Пункт 1

81. В связи с выражением «обстоятельства, выходящие за пределы возможностей держателя» Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, является ли, например, оправданной задержка в предъявлении к оплате в обстоятельствах, которые непосредственно связаны с держателем, таких как болезнь или смерть. Отмечалось, что Рабочая группа по исковой давности уже рассматривала аналогичное правило и предложила Комиссии положение, по которому задержка (обычно в случае начала судебных разбирательств) является оправданной, если она возникает в результате «любого не зависящего от кредитора обстоятельства, которого он не может ни избежать, ни преодолеть» (A/CN.9/70), приложение I, статья 19)¹². Эта формулировка была следующим образом изменена Комиссией: «В случае, когда в результате любого не зависящего от кредитора обстоятельства, которого он не мог ни избежать, ни преодолеть...» [см. статью 20 проекта конвенции об исковой дав-

ности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров, Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том III: 1972 год, часть первая, I, В, пункт 21]. Отмечалось, что эта формулировка, одобренная Комиссией, не исключает обстоятельств, непосредственно связанных с кредитором. Рабочая группа согласилась с тем, чтобы в статье 54 (1) использовалась та же самая формулировка, что и в статье 20 проекта конвенции об исковой давности (погасительных сроках). Предлагалось, чтобы положение статьи 54 (1) настоящего проекта более четко исключало оправдание задержки на основе обстоятельств, приписываемых вине держателя. Указывалось, что формулировка статьи 20 Конвенции об исковой давности с добавлением фразы «которого он не мог ни избежать, ни преодолеть» является весьма важной в этом отношении. Группа отметила, что при переводе упомянутого выше положения проекта конвенции об исковой давности (погасительных сроках) на другие языки использовались буквальные эквиваленты, а не юридические формулировки, такие как *force majeure* *etc.*, *or act of God*. Было решено, что такого подхода следует также придерживаться при языковых переводах настоящего проекта, поскольку такие юридические формулировки имеют различные значения в различных правовых системах.

82. Рабочая группа считает, что слово «срочно» следует заменить словами «при проявлении надлежащей заботливости», которые используются в статье 49 (2), а поставленные в скобки слова «в течение... дней» исключить.

Пункт 2

Подпункт a

83. Вопрос о прямом или подразумеваемом отказе от предъявления рассматривался Рабочей группой в связи с отказом от протеста (см. статью 61, пункты 128 и 129, ниже).

Подпункт b

84. Рабочая группа выразила свое согласие с этим положением.

Подпункт c

85. Отмечалось, что при нынешней формулировке подпункта c держатель в случае векселей, подлежащих оплате по требованию, лишается права регресса на основе конструктивного отказа в платеже до истечения 30 дней после истечения срока векселя. По мнению Рабочей группы, это положение приведет к неоправданному периоду бездействия, навязываемому держателю. В связи с этим Группа просила Секретариат пересмотреть подпункт c с целью дать держателю возможность осуществить право регресса в рамках более короткого периода, чем тот, который предусматривается в настоящем тексте.

Подпункт d

86. Рабочая группа считает, что тот факт, что плательщик, акцептант или векселедатель являются стороной в судебном разбирательстве о неплатеже-

¹² Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая I, В. 2.

способности, не должен давать права держателю на немедленное осуществление права регресса. Держатель должен представлять документ к оплате тому лицу, которое в соответствии с применяемым законом уполномочено действовать от имени плательщика, акцептанта или векселедателя, и в случае отказа в платеже должен опротестовать вексель за неуплату. Поэтому Группа согласилась с тем, что подпункт *d* следует снять.

87. Указывалось, что согласно юридической системе ряда стран банкротство акцептанта или векселедателя ускоряет истечение срока векселя. Рабочая группа просит Секретариат изучить влияние такого ускорения на соответствующие положения проекта единообразного закона.

88. Отмечалось, что закон об оборотных документах некоторых стран общего права предусматривает положение о так называемом «протесте для большей безопасности» в случаях банкротства или неплатежеспособности акцептанта или приостановлении платежа этим акцептанта до наступления срока, предусмотренного в векселе. Рабочая группа просила Секретариат изучить вопрос о том, следует ли включать аналогичные положения в настоящий единообразный закон.

Подпункт *e*

89. Рабочая группа выразила согласие с положением подпункта *e*.

90. *Смерть плательщика или судебное разбирательство о его неплатежеспособности.* Рабочая группа рассмотрела случай с векселем, который подлежит оплате в указанное время и не включает условия предъявления к акцепту. В таком случае статья 49 (1) предусматривает, что в случае смерти плательщика или участия его в судебном разбирательстве о неплатежеспособности предъявление к акцепту не является обязательным. Группа считает, что в статье 54 (2) должно быть положение, предусматривающее необходимость предъявления к акцепту в случае такого векселя, подлежащего к оплате в указанное время.

Подпункт *f*

91. Рабочая группа согласна предварительно снять подпункт *f*, а вопросы, затрагиваемые в этом положении, рассмотреть в связи с редактированием Секретариатом статьи 61 (2) *c*.

Статья 55

«1) Если переводной вексель не предъявлен к платежу надлежащим образом, то векселедатель, индоссант и гарант не несут ответственности по векселю.

2) Если простой вексель не предъявлен к платежу надлежащим образом, то индоссант и гарант не несут ответственности по векселю».

92. Согласно статье 55 непредъявление к платежу приводит к отсутствию ответственности векселедателя, индоссантов и их гарантов по этому векселю.

В связи с этим в случае отказа в платеже по векселю держатель не имеет права регресса.

93. Рабочая группа выразила согласие с положением статьи 55.

94. Был поставлен вопрос о том, какими будут последствия отсутствия ответственности по векселю для вторичных сторон в случае непредъявления к оплате для их ответственности в случае выдачи или индоссирования векселя. В этой связи делались ссылки на раздел 3-802 Единообразного торгового кодекса. Рабочая группа просила Секретариат рассмотреть этот вопрос и вопрос о возможной необходимости создать специальное положение, касающееся упомянутой выше ситуации.

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».

95. В статье 56 говорится о том, в каких случаях имеет место отказ в платеже по векселю. В пункте 1 *a* предусматривается положение в отношении действительного отказа (если в платеже отказано и если держатель не может получить платежа, на который он имеет право), а в 1 *b* — для конструктивного отказа (если предъявление к платежу не обязательно). Согласно пунктам 2 и 3 в случае такого отказа держатель, при условии необходимого протеста, имеет право на немедленное осуществление права регресса против векселедателя, индоссантов и их гарантов.

96. Рабочая группа выразила согласие с положением статьи 56 при условии изменения пункта (2) следующим образом: слово «гарантов» заменить словами «их гарантов».

97. Один представитель высказал точку зрения о том, что положение статьи 55 следует включить в часть шесть, раздел 2 (платеж).

3. Протест

Статья 57

«В случае отказа в акцепте или платеже по переводному векселю или в случае отказа в платеже по простому векселю держатель может осуществ-

вить свое право регресса только после надлежащего опротестования векселя в акцепте или неплатеже в соответствии с положениями статей 58 — 61».

98. В соответствии со статьей 57 совершение протеста необходимо для того, чтобы дать держателю возможность в случае отказа в акцепте или платеже осуществить непосредственное право регресса.

99. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, следует ли в единообразном законе предусмотреть совершение протеста в случае отказа в платеже или акцепте векселя, и если следует, какими должны быть последствия для держателя относительно совершения такого протеста.

100. В соответствии с первой точкой зрения протест не должен быть необходимым, если это не было четко оговорено на векселе. Такое решение было принято в проекте единообразного закона для Латинской Америки по коммерческим документам. В поддержку этой точки зрения было заявлено, что протест является простой формальностью и что он не всегда будет служить надежным доказательством со стороны независимого лица факта отказа в акцепте или платеже.

101. В соответствии с другой точкой зрения в единообразном законе должно содержаться требование о совершении протеста, но несовершение протеста должно возлагать на держателя ответственность только за убытки. В поддержку этой точки зрения было заявлено, что это приведет к справедливым результатам, поскольку лица, ответственные по векселю, не должны получать никаких выгод от несоблюдения держателем формальности, связанной с совершением протеста. Однако, если эти лица понесли убытки в результате отсутствия протеста, то держатель должен нести ответственность за возмещение убытков. Было указано, что такое решение будет соответствовать правовому характеру, который придется непредоставлению надлежащего уведомления об отказе в акцепте или платеже в соответствии с единообразным законом (статья 66).

102. В соответствии с еще одной точкой зрения совершение протеста должно быть необходимо для установления ответственности вторичных сторон в векселе. В поддержку этой точки зрения было заявлено, что при подписании векселя такие лица обязываются оплатить сумму векселя при надлежащем представлении к акцепту, когда это необходимо, при надлежащем представлении к платежу и в случае отказа в акцепте или платеже. Вследствие этого необходимо доказательство, полученное от лица, независимого от держателя. Далее было указано, что в некоторых странах для возбуждения суммарного судебного производства по векселю требуется протест в неакцепте или неплатеже. И наконец, понятие протеста известно повсеместно, и поэтому в этом отношении единообразный закон соответствовал бы существующей практике.

103. После обсуждения Рабочая группа пришла к согласию, что должна возобладать последняя точка зрения, которая лежит также и в основе проек-

та единообразного закона. Соответственно, статью 57 следует сохранить.

Статья 58

«1) Протест может быть совершен посредством письменного заявления на векселе с подписью и датой, поставленными плательщиком, акцептантом или векселедателем, или в случае, если вексель домицилирован, с указанием лица, которое должно произвести платеж, этим указанным лицом; это заявление считается отказом 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) основания или причины 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 в акцепте».

104. Статья 58 предусматривает два вида протеста: протест в упрощенной форме, совершаемый посредством заявления, написанного на векселе, с подписью и датой, поставленными плательщиком, акцептантом или векселедателем, об отказе в акцепте или платеже (пункт 1) и удостоверенный протест (пункт 3). В соответствии с этой статьей удостоверенный протест требуется в следующих случаях:

i) если заявление плательщика, акцептанта или векселедателя не принимается или не может быть получено; или

- ii) если вексель предусматривает удостоверенный протест; или
- iii) если держатель требует удостоверенного протеста.

Пункт 1

105. Высказывалось мнение о том, что заявление, написанное на векселе лицом, отказывающимся от векселя, следует рассматривать как протест; такое заявление следует рассматривать как акт, заменяющий протест. Поэтому в статье 58 должно указываться, что для совершения протеста требуется удостоверенный протест, и должно указываться в отдельном пункте, что протест может быть заменен при определенных указанных обстоятельствах датированным заявлением, написанным на векселе и подписанным лицом, отказывающимся от него.

106. Отмечалось, что включение в пункт 1 статьи 58 положения о заявлении об отказе было сделано для того, чтобы подчеркнуть, что эта форма протеста должна быть правилом, а не исключением. Однако было выражено мнение, что в статью 58 можно внести дополнительное положение следующего характера:

«В случае, если удостоверенный протест заменяется заявлением об отказе в платеже или акцепте, указанным в пункте . . . , такое заявление будет иметь силу удостоверенного протеста во всех отношениях».

Пункт 2

107. Члены Рабочей группы согласились с тем, что подпункт *a* следует исключить, ввиду того что случай, предусматриваемый в этом пункте, охватывается подпунктом *c*.

Пункт 3

108. Рабочая группа выразила согласие с этим положением при условии внесения в него следующих поправок:

- i) в подпункте *b* слова «и время» следует исключить, ввиду того что лицо, составляющее заявление об отказе, уже было обязано, в соответствии с пунктом 3, датировать это заявление;
- ii) в подпункте *c* слова «основание или причина опротестования векселя» необходимо исключить, поскольку это вытекает из требования, предъявляемого лицом, сделавшим такой протест, и ответа со стороны плательщика, акцептанта или векселедателя простого векселя.

109. Поднимался вопрос относительно того, имеет ли юридическую силу, в соответствии с единообразным законом, протест, совершенный в стране, отличной от страны, где этому векселю было отказано в платеже или акцепте, для целей единообразного закона. Было отмечено, что в соответствии с единообразным законом протест должен быть совершен в стране, где этому векселю было отказано в платеже или акцепте, поскольку только в этой стране можно получить доказательство должного предъявления и отказа. Более того, лицо, уполномоченное на удосто-

верение отказа в платеже или акцепте в соответствии с законом одной страны, не всегда будет уполномочено удостоверить отказ по закону другой страны.

Пункт 4

110. Рабочая группа выразила свое согласие с существом пункта 4. Группа согласилась с тем, что в подпункте *a* следует конкретно указать, что удостоверенный протест может быть также совершен на листке, прикрепленном к векселю.

111. Было внесено предложение о том, что в случае составления отдельного документа на векселе должна быть сделана отметка об отказе в платеже или акцепте. Любой последующий держатель, таким образом, будет знать об отказе векселя и о том, что этот отказ был оформлен в протесте. Отмечалось, что протест векселя при отказе является обычной нотариальной практикой в некоторых странах. Рабочая группа выразила мнение о том, что в единообразный закон не следует вносить конкретного положения по данному вопросу, однако предложила Секретариату упомянуть о желательности такой пометки в общем комментарии.

112. *Предусмотрение дополнительных элементов протеста.* Поднимался вопрос о том, может ли сторона сделать оговорку на векселе о том, что, помимо требований, изложенных в пункте 3, держатель при совершении должного протеста должен выполнить другие дополнительные требования. Было отмечено, что в соответствии с единообразным законом сторона может ограничить свою ответственность и поэтому такая оговорка допустима.

113. *Предъявление, совершаемое по почте.* Поднимался вопрос относительно того, следует ли в единообразный закон внести конкретное правило в отношении места, где может быть совершен протест, и в случае, когда предъявление было совершено по почте и вексель был возвращен по почте с отказом (см. раздел 51 (6*a*) Акта о переводных векселях Соединенного Королевства, 1882 год). Рабочая группа просила Секретариат изучить этот вопрос в связи с изучением им практики предъявления по почте и вопрос наличия каких-либо особых правил в отношении предъявления по почте (см. пункт 51, выше).

Статья 59

«1) Протест в неакцепте или неплатеже по переводному векселю должен быть совершен в день, когда имел место отказ в акцепте или платеже по векселю, либо в один из двух следующих за ним рабочих дней.

2) Протест в неплатеже по простому векселю 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.»

114. В статье 59 устанавливаются сроки, в пределах которых какой-либо документ должен быть опро-

тестован в акцепте или неплатеже. Несоблюдение этих сроков лишает держателя его прав регресса против сторон, которые несут второстепенную ответственность. В соответствии с пунктом 3 удостоверенный протест должен быть совершен в месте, где был совершен отказ в акцепте или платеже по векселю.

Пункты 1 и 2

115. Было отмечено, что в силу положений статьи 53 d и 53 e и статьи 59 (1) и (2) держатель может опротестовать переводной вексель или простой вексель на четвертый день после наступления срока предъявления его к оплате. Таким образом, если срок оплаты переводного векселя наступает в понедельник, то держатель, в соответствии со статьей 53 d, может предъявить этот вексель к оплате в среду, а в случае отказа опротестовать его в пятницу. В соответствии со статьей 64 уведомление об отказе должно быть сделано в течение двух рабочих дней, следующих за протестом. Таким образом, может случиться так, что сторона, против которой держатель желает осуществить свои права регресса, будет уведомлена во вторник следующей недели.

116. Рабочая группа считала, что такой продолжительный отрезок времени является нежелательным. Поэтому Группа пришла к выводу, что протест в неплатеже должен быть совершен в день, когда этот документ подлежит платежу, или в один из двух последующих рабочих дней. Что касается протеста в неакцепте, то Группа согласилась с тем, что такой протест должен быть совершен в день, когда имел место отказ в акцепте по переводному векселю, или в один из двух последующих дней. Группа придерживалась мнения, что протест в неакцепте должен быть совершен в момент первого отказа в акцепте по переводному векселю и что второе представление для акцепта не может служить надлежащим представлением.

117. Однако один представитель выразил мнение, что нынешнее содержание пунктов 1 и 2 предусматривает более удовлетворительное правило в отношении протеста в неплатеже. Он отметил, что правило, предложенное Группой, создаст проблемы в случае переводного или простого векселей, оплачиваемых по требованию, и что для этого вида векселей необходимо другое правило.

Пункт 3

118. Было отмечено, что согласно статье 59 (3) удостоверенный протест должен быть совершен в месте, где был совершен отказ. Поэтому, если место платежа было конкретно указано в документе, то этот документ может быть представлен лишь должным образом и в отношении его может быть совершен отказ только в этом месте (см. статью 53 f, i). Следовательно, протест должен быть совершен в этом месте.

119. Один из представителей считал, что пункт 3 должен быть дополнен положением, устанавливающим место, где должен быть совершен протест во всех случаях, о которых говорится в статье 53 f.

120. Рабочая группа согласилась с тем, что содержание пункта 3 следует рассматривать при обсуждении статьи 58.

Статья 60

«1) Если переводной 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».

121. В соответствии со статьей 60 несовершенство со стороны держателя протеста по векселю в неакцепте или неплатеже приводит к снятию ответственности с лиц, несущих вторичную ответственность по векселю.

122. Рабочая группа согласилась с этим положением статьи 60.

123. Было предложено, чтобы в случае, если на векселе сделана оговорка о совершении удостоверенного протеста, несовершенство такого протеста не освобождало лиц, несущих вторичную ответственность, от ответственности, если держатель совершил протест в упрощенной форме в соответствии со статьей 58 (1). Рабочая группа выразила мнение о том, что если сторона оговорила необходимость совершения удостоверенного протеста, то протест в упрощенной форме не будет соответствовать оговорке, ограничивающей ответственность лица, сделавшего эту оговорку.

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) векселеда-

тель 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)».

124. В соответствии со статьей 61 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. В тех случаях, когда задержка допускается, ответственность со сторон, несущих последующую ответственность, не снимается на том основании, что не был сделан должный протест. В пункте 2 перечисляются случаи, когда протест не обязателен. В этих случаях держатель может осуществить право непосредственного регресса против сторон, несущих последующую ответственность.

Пункт 1

125. Рабочая группа просила Секретариат изменить проект пункта 1 в свете замечаний, сделанных в отношении статьи 54 (1) о задержке в предъявлении к платежу (см. пункт 81, выше).

126. Рабочая группа согласилась, что задержка в совершении протеста по векселю в неакцепте или неплатеже должна допускаться как для держателя векселя, так и для лица, уполномоченного засвидетельствовать неакцепт или неплатеж. При этом отмечалось, что в тех случаях, когда опротестование было совершено официальным лицом, таким как нотариус, и задержка в предъявлении протеста таким лицом допускается статьей 61, такая возможность направлена в пользу держателя.

127. Был выдвинут вопрос о том, должен ли пункт 1 применяться также и в отношении держателя, совершающего протест в упрощенной форме. Отмечалось также, что если задержка будет допускаться и в отношении такого протеста, то это положение может дать повод для злоупотреблений. После обсуждения Рабочая группа согласилась, что задержка допускается только в отношении держателя, который совершает засвидетельствованный протест.

Пункт 2

Подпункт a

128. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, будет ли отказ от протеста со стороны векселедателя, индоссанта или их гаранта, сделанный помимо векселя, освобождать держателя от совершения протеста по векселю в неакцепте или неплатеже. Были высказаны различные точки зрения, но Группа не смогла прийти к соглашению по этому вопросу. Группа просила Секретариат подготовить альтернативные тексты на основе следующих положений:

i) отказ от протеста может быть ясно оговорен

на векселе или ясно или подразумеваемо оговорен вне векселя (настоящий текст);

ii) отказ от протеста может быть ясно оговорен только на векселе или вне его;

iii) отказ от протеста может быть оговорен только на векселе.

129. Рабочая группа рассмотрела вопрос, в отношении какой стороны оговорка «без протеста» будет действительной. В соответствии с ранее сделанными ею выводами в отношении статьи 46 (см. пункт 33, выше), Группа отметила, что:

i) если векселедатель сделал такую оговорку на векселе, то эта оговорка будет иметь силу в отношении всех последующих сторон;

ii) если индоссант или гарант (за исключением гаранта акцептанта или векселедателя) сделал такую оговорку на векселе, то эта оговорка будет иметь силу только в отношении такого индоссанта или гаранта;

iii) любая оговорка, сделанная не на векселе, будет иметь силу только в отношении стороны, делающей оговорку.

Подпункт b

130. Рабочая группа выразила согласие с положением подпункта b и отметила, что слово «задержка» в данном подпункте означает задержку, допускаемую в соответствии с пунктом 1.

Подпункты c и d

131. Рабочая группа согласилась с принципом, лежащим в основе подпунктов c и d. Группа просила Секретариат составить проект единого правила, охватывающего эти подпункты.

Подпункт e

132. Рабочая группа выразила согласие с положением подпункта e.

133. Был поднят вопрос о том, на кого ложится бремя доказательства о том, что в отношении векселя имел место отказ в неакцепте или неплатеже, когда протест не был представлен, — на держателя или лицо, которое утверждает в порядке защиты от ответственности, что этот документ не был представлен надлежащим образом к акцепту или платежу. Группа пришла к выводу, что бремя доказательства должно лежать на держателе и что нет необходимости в особом правиле для достижения этого результата.

134. Рабочая группа просила Секретариат провести опрос среди банковских и торговых учреждений, для того чтобы установить, ухудшит ли ее выводы международное обращение предлагаемого международного документа.

4. Уведомление об отказе

Статья 62

«1) Если переводному векселю отказано в платеже или акцепте, то об этом должны быть уведом-

лены надлежащим образом векселедатель, индоссанты и их гаранты.

2) Если простому векселю отказано в платеже, то об этом должны быть уведомлены надлежащим образом индоссанты и их гаранты.

3) Уведомление должно быть сделано держателем или любой стороной, которая сама получила уведомление, или любой другой стороной, которой может быть предъявлен вексель к платежу.

4) Уведомление совершается в пользу всех сторон, имеющих право на регресс по векселю против уведомленной стороны».

135. В статье 62 сформулированы правила, относящиеся к уведомлению об отказе в акцепте или платеже. Эту статью следует рассматривать в совокупности со статьей 66, в соответствии с которой непредставление держателем надлежащего уведомления об отказе в акцепте или платеже возлагает на него ответственность за убытки, которые любая сторона может понести в результате этого. В соответствии с проектом единообразного закона ответственность сторон, несущих вторичную ответственность, не затрагивается, поскольку они не получили уведомления. В соответствии со статьей 62 любая предыдущая сторона должна быть уведомлена держателем или любой другой стороной, которая сама получила уведомление, и уведомление совершается в пользу всех сторон, имеющих право на регресс против уведомленной стороны. Например, вексель выписан в пользу remitenta, который индоссирует его А. А индоссирует В, В — С и С — D, предъявляет вексель трассанту к платежу, и в платеже ему отказывают. В соответствии со статьей 62, D должен уведомить об отказе в платеже все предыдущие стороны под угрозой ответственности за выплату убытков стороне, оплачивающей вексель. Когда С получает уведомление об отказе от D, С должен, в свою очередь, уведомить об отказе в платеже все предыдущие стороны. Уведомление, направленное D или С векселедателю, вступает в силу для remitентов А и В.

136. Рабочая группа согласилась с тем, что принцип, лежащий в основе проекта единообразного закона, а именно принцип непредставления держателем надлежащего уведомления об отказе в акцепте или платеже, не освобождает вторичные стороны от ответственности, а возлагает на держателя ответственность за убытки и является приемлемым.

137. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, кто должен делать уведомление об отказе и кому это уведомление должно быть направлено. Группа признала важность уведомления об отказе по отношению к сторонам, которые несут вторичную ответственность по векселю, и пришла к следующим выводам:

i) держатель при отказе путем неакцептования или неплатежа должен направить надлежащее уведомление об отказе всем предыдущим сторонам, несущим вторичную ответственность;

ii) индоссант или гарант, получивший уведомление, должен сделать уведомление стороне, непосредственно предшествующей ему и несущей ответственность по этому векселю;

iii) держатель и сторона, получившие уведомление, освобождаются от обязанности делать уведомление сторонам, чей адрес не указан на векселе или чья подпись или адрес неразборчивы. Рабочая группа считала, что вопрос о требовании об уведомлении стороне, чье имя и адрес известны, но которые либо не отмечены на векселе, либо их там нельзя разобрать, требует дальнейшего изучения;

iv) держатель и сторона, получившие уведомление, должны сделать уведомление стороне, непосредственно предшествующей им и несущей ответственность по этому векселю, даже если адрес такой стороны не указан на векселе или ее подпись или адрес неразборчивы;

v) уведомление об отказе совершается в пользу всех сторон, имеющих право на регресс по векселю против уведомленной стороны.

Один представитель выразил свое несогласие с предлагаемым правилом по подпунктам ii и iv, выше.

138. Смысл предлагаемых правил заключается в том, что в примере, приведенном в пункте 135, выше, сторона D должна сделать уведомление об отказе всем предшествующим сторонам; в ином случае она несет ответственность за ущерб по отношению к стороне, оплачивающей вексель. Когда сторона С получает уведомление об отказе от D, сторона С должна, в свою очередь, сделать уведомление об отказе стороне В. Тот факт, что адрес стороны С не указан на векселе, не освобождает сторону D от обязанности сделать уведомление об отказе. Подобно этому, тот факт, что адрес стороны В не указан на векселе, не освобождает сторону С от обязанности сделать уведомление об отказе. Кроме того, в соответствии с правилом, предложенным в подпункте v, выше, уведомление, направленное стороной D векселедателю, делается в пользу remitента.

139. Что касается предлагаемого правила, содержащегося в подпункте iv, выше, то отмечалось, что это правило основано на предположении, что индоссатор должен знать своего индоссанта. Однако в данном правиле оговаривается, что уведомление должно быть направлено непосредственно последующей стороне, которая несет ответственность по векселю. Таким образом, в примере приведенном в пункте 135, выше, если В индоссировал переводной вексель без оборота, С, получив уведомление от D, должен направить уведомление А. Если адрес А не обозначен на переводном векселе или его подпись или адрес являются неразборчивыми, требование о том, что С должен в таких случаях тем не менее направить уведомление, является необоснованным, поскольку нельзя предположить, что С знает А, который не является его индоссантом. Рабочая группа согласилась вернуться к рассмотрению данного вопроса при рассмотрении измененного текста статьи 62.

140. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, обязан ли держатель послать уведомление об отказе лицу, которое передало вексель без его индоссирования. Группа выразила мнение, что такая сторона не имеет права на уведомление об отказе, хотя она и может нести ответственность в соответствии со статьей 42.

РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ПОДГОТОВКИ ЕДИНООБРАЗНЫХ НОРМ, ПРИМЕНИМЫХ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ЧЕКАМ

141. Рабочая группа была информирована о том, что в ответ на ее просьбу о проведении исследования, касающегося использования чеков в международных сделках по платежам (см. доклад о первой сессии¹³ в пунктах 136 — 138), Секретариат в консуль-

тации с Исследовательской группой ЮНСИТРАЛ по международным платежам составил вопросник, который был направлен банковским и торговым организациям, и что анализ ответов на этот вопросник, которые будут получены, будет представлен Рабочей группе на ее будущей сессии.

БУДУШАЯ РАБОТА

142. Рабочая группа рассмотрела вопрос о дате проведения третьей сессии. Группа пришла к единодушному мнению, что, учитывая успехи, достигнутые на нынешней сессии, ее третью сессию необходимо провести как можно скорее. Некоторые представители выразили мнение, что третью сессию следует проводить в течение 1974 года. Другие придерживались мнения, что решение вопроса о рассмотрении времени и места проведения третьей сессии должно быть принято Комиссией на ее ближайшей сессии, которая откроется 13 мая 1974 года.

¹³ Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 1.

2. ПЕРЕЧЕНЬ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ, НЕ ВОСПРОИЗВЕДЕННЫХ В НАСТОЯЩЕМ ТОМЕ

Вторая сессия Рабочей группы по международным оборотным документам

<i>Наименование или описание документа</i>	<i>Обозначение документа</i>
Доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее первой сессии	A/CN.9/77*
Доклад Генерального секретаря: проект единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях с комментарием	A/CN.9/WG.IV/WP.2**
Предварительная повестка дня	A/CN.9/WG.IV/WP.3
Проект единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях; пересмотренный текст статей 5(9), 6 и 12—41	A/CN.9/WG.IV/CRP.3
Проект единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях	A/CN.9/WG.IV/CRP.4 и Add.1 — 13

* Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 1.

** Текст проекта единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях изложен в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 2.

III. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

1. ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТОЙ СЕССИИ

(Женева, 4—20 февраля 1974 года) (A/CN.9/88)*

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>
ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ	1—9
I. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЗАДЕРЖКУ	10—28
А. Введение	10—12
В. Прения в Рабочей группе	13—25
С. Доклад Редакционной группы	26
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	27—28
II. ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ	29—49
А. Введение	29—36
В. Прения в Рабочей группе	37—47
С. Доклад Редакционной группы	48
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	49
III. ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ	50—69
А. Введение	50—55
В. Прения в Рабочей группе	56—64
С. Доклад Редакционной группы	65
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	66—69
IV. ИЗЪЯТИЕ ИЗ КОНОСАМЕНТОВ ОГОВОРОК, НЕ ИМЕЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ	70—95
А. Введение	70—77
В. Прения в Рабочей группе	78—93
С. Доклад Редакционной группы	94
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	95
V. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗА НА ПАЛУБЕ	96—105
А. Введение	96—98
В. Прения в Рабочей группе	99—102
С. Доклад Редакционной группы	103
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	104—105
VI. ПЕРЕВОЗКА ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ	106—117
А. Введение	106—109
В. Прения в Рабочей группе	110—114
С. Доклад Редакционной группы	115
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	116—117
VII. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНОВ «ПЕРЕВОЗЧИК», «ДОГОВАРИВАЮЩИЙСЯ ПЕРЕВОЗЧИК» И «ФАКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК»	118—136
А. Введение	118—121

* 29 марта 1974 года.

СО Д Е Р Ж А Н И Е (продолжение)		Пункты
V. Прения в Рабочей группе		122—132
C. Доклад Редакционной группы		133
D. Рассмотрение части VII доклада Редакционной группы		134—136
VIII. ОПРЕДЕЛЕНИЕ «СУДНА»		137—141
A. Введение		137—139
B. Прения в Рабочей группе		140—141
IX. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА		142—153
<i>Приложение</i>		
КОМПИЛЯЦИЯ ПРОЕКТОВ ПОЛОЖЕНИЙ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА, УТВЕРЖДЕННЫХ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ ¹		Стр. 153

¹ Настоящая Компильция включает первые проекты положений, одобренные Рабочей группой на ее третьей, четвертой и пятой сессиях.

ОБЩЕЕ 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 (1969 год) и расширена Комиссией на ее четвертой сессии. В состав Рабочей группы входят следующие 20 членов Комиссии: Австралия, Аргентина, Бельгия, Бразилия, Венгрия, Гана, Египет, Заир, Индия, Нигерия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Польша, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Франция, Чили и Япония¹.

2. При определении задачи Рабочей группы Комиссия приняла решение, 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 Наций²».

¹ Расширенная Комиссией на ее четвертой сессии Рабочая группа состояла из 21 члена Комиссии. Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417)*, пункт 19 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А, пункт 19). Полномочия одного из этих членов Комиссии (Испании) истекли 31 декабря 1973 года.

² Там же. Комиссия на своей шестой сессии приняла решение, что Рабочая группа должна «продолжить свою работу в соответствии с кругом ведения, определенным Комиссией в резолюции, принятой на ее [Комиссии] четвертой сессии». Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии (2—13 апреля 1973 года), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017)*, пункт 61 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, II, А).

Кроме того, Комиссия определила ряд тем, которые надлежало, среди прочего, рассмотреть³. Рабочая группа на предыдущих сессиях приняла решение в отношении следующих из этих тем: а) период ответственности перевозчика; б) ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку животных; в) оговорки в коносаментах о выборе судов⁴; г) основные правила, определяющие ответственность перевозчика; д) оговорки об арбитраже в коносаментах⁵; е) ограничение ответственности за перевозку единицы груза; ж) перевалка грузов; з) отклонение; и) срок исковой давности⁶.

3. На своей пятой сессии⁷ Рабочая группа решила посвятить шестую сессию рассмотрению следующих тем: а) определения, содержащиеся в статье 1⁸; б) изъятие оговорок, не имеющих силы⁹; в) палубный груз и живые животные; г) ответственность перевозчика за задержку; д) сфера применения Конвенции.

³ Там же.

⁴ Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии, Женева, 31 января—11 февраля 1972 года (A/CN.9/63) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV). Первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/63/Add.1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложения) был использован Рабочей группой в качестве рабочего документа.

⁵ Доклад Рабочей группы о работе ее четвертой (специальной) сессии, Женева, 25 сентября—6 октября 1972 года (A/CN.9/74) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 1). Рабочая группа использовала в качестве рабочих документов первый доклад Генерального секретаря (см. предыдущую сноску) и два других рабочих документа, подготовленных Секретариатом: «Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком» (A/CN.9/74), приложение I (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 2) и «Оговорки об арбитраже» (A/CN.9/74), приложение II (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 3).

⁶ Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5—16 февраля 1973 года (A/CN.9/76) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5). Рабочая группа использовала в качестве рабочего документа второй доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/76/Add.1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁷ Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии (там же, часть вторая, IV, 5), пункты 73—75.

⁸ Вопросы, упомянутые в подпунктах а и б, были оставлены темами из перечисленных в резолюции, принятой ЮНСИТРАЛ на ее четвертой сессии (см. сноску 2, выше).

4. Рабочая группа провела свою шестую сессию в Женеве с 4 по 20 февраля 1974 года.

5. На сессии были представлены все двадцать членов Рабочей группы. В работе сессии приняли участие в качестве наблюдателей следующие члены Комиссии: Болгария и Федеративная Республика Германии, а также наблюдатели от следующих международных, межправительственных и неправительственных организаций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международного морского комитета (ММК), Международной торговой палаты (МТП), Международной палаты по судоходству (МПС), Международного союза морского страхования (МСМС), Центрального бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП), Международного института унификации частного права (МИУЧП), Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) и Международной ассоциации судовладельцев (ИНСА).

6. Рабочая группа путем аккламации избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Мохсен Шафик (Египет)

Заместители Председателя:

г-н Нехемиас Гейрос (Бразилия)

г-н Станислав Сухоржевский (Польша)

Докладчик: г-н Р. К. Диксит (Индия)

7. На рассмотрении Рабочей группы находились следующие документы:

1) Предварительная повестка дня и аннотации (A/CN.9/WG.III/L.1);

2) Второй доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/76/Add.1);

3) МИУЧП: Исследование вопроса о перевозке живых животных (A/CN.9/WG.III/WP.11);

4) Третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/WG.III/WP.12, тома I—III);

5) Палубный груз: рабочий документ, подготовленный Секретариатом (A/CN.9/WG.III/WP.14);

6) Замечания и предложения по темам, подлежащим рассмотрению на шестой сессии Рабочей группы (A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1);

7) Компиляция проектов положений об ответственности перевозчика, утвержденных Рабочей группой: записка Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.13).

8. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

1. Открытие сессии.
2. Выборы должностных лиц.
3. Утверждение повестки дня.
4. Рассмотрение отдельных пунктов, отобранных на пятой сессии Рабочей группы для рассмотрения на шестой сессии.
5. Будущая работа.
6. Утверждение доклада.

9. Рабочая группа использовала доклад Генерального секретаря, озаглавленный «Третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты» и ниже именуемый третьим докладом Генерального секретаря (A/CN.9/WG.III/WP.12), в качестве рабочего документа для обсуждения рассмотренных в нем тем. В этом докладе Генеральный секретарь рассмотрел следующие темы: часть первая — ответственность морских перевозчиков за задержку; часть вторая — географическая сфера применения Конвенции; часть третья — документальная сфера применения Конвенции; часть четвертая — оговорки, не имеющие юридической силы в коносаментах⁹. Что касается рассмотрения определений, содержащихся в статье 1, то Рабочая группа использовала в качестве рабочего документа часть пятую доклада Генерального секретаря, озаглавленного «Второй доклад об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты» и ниже именуемого вторым докладом Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1)*. Помимо вышеупомянутых докладов Рабочая группа использовала исследование, подготовленное Международным институтом унификации частного права (МИУЧП), озаглавленное «Исследование вопроса о перевозке живых животных» (A/CN.9/WG.III/WP.11)**, и рабочий документ Секретариата по вопросу о палубном грузе (A/CN.9/WG.III/WP.14).

I. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЗАДЕРЖКУ

A. Введение

10. В части первой третьего доклада Генерального секретаря рассматривается вопрос об ответственности морских перевозчиков за задержку при доставке груза¹⁰. В докладе отмечается, что в Брюссельской конвенции 1924 года не предусмотрено положения по данному вопросу, что прецедентное право в данной области характеризуется противоречивостью и что в большинстве стран эти проблемы не решены ни на основе постановлений суда, ни на основе законов.

11. В докладе отмечается (пункт 5), что в соответствии с настоящей Конвенцией в тех случаях, когда при перевозке грузу нанесен физический ущерб в результате задержки при доставке, связанный с этим правовой вопрос аналитически не отличается от вопроса, возникающего обычно в связи с нанесением грузу физического ущерба в случае невыполнения перевозчиком своего обязательства в соответствии со статьей 3 (2): «должным образом и осторожно погрузать..., перевозить... и разгружать перевозимый груз». С другой стороны, отмечается также, что действующее законодательство особенно неяс-

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4.

** Приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 3, ниже.

⁹ Части первая и вторая названного документа (A/CN.9/WG.III/WP.12, тома I—III) содержатся в томе I, часть третья — в томе II и часть четвертая — в томе III. Третий доклад Генерального секретаря, который также издан в качестве добавления к настоящему докладу (A/CN.9/88/Add.1), приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

¹⁰ A/CN.9/88/Add.1; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

но в тех случаях, когда следствием задержки является непричинение физического ущерба грузу, а экономические убытки грузополучателя (например, вследствие неспособности получателя использовать или перепродать груз или в результате понижения стоимости товаров за время задержки)¹¹.

12. В докладе рассматриваются положения о задержке, предусмотренные в других транспортных конвенциях (пункты 8 — 12). Затем в докладе изложены пять проектов положений для рассмотрения Рабочей группой: 1) в проекте положения А (пункт 13) устанавливается основной принцип, согласно которому положения Конвенции об ответственности перевозчика распространяются не только на случаи физической утраты или повреждения груза, но и на случаи задержки при доставке; 2) в проекте положения В (пункт 17) дается определение задержки; 3) в докладе представлены два альтернативных текста о сроках давности в отношении ответственности перевозчика за задержку. В одном из вариантов (проект положения С, пункт 26) предусматриваются такие же давностные сроки, которые предусмотрены в положении, утвержденном Рабочей группой в отношении утраты или повреждения груза¹². В другом варианте (проект положения D, пункт 28) предусматривается особое ограничение ответственности за убытки грузоотправителя, за исключением случаев физической утраты или повреждения груза (например, за экономические убытки); это особое ограничение основано на стоимости провоза данного груза¹³; 4) проблема, возникающая при чрезмерной задержке в доставке груза, когда не ясно, утрачен ли груз, рассматривается в предложении (проект положения E, пункт 37), основанном на положениях, предусмотренных в конвенциях о дорожных (КДПГ) и железнодорожных (МГК) перевозках грузов.

В. Прения в Рабочей группе

1) Основное положение об ответственности перевозчика за задержку

13. Рабочая группа пришла к общему согласию в отношении желательности предусмотреть особое положение, устанавливающее ответственность перевозчика за утрату или повреждение в результате

¹¹ В докладе (примечание 12 к пункту 5) отмечается, что одна из проблем заключается в том, являются ли некоторые виды экономических убытков в достаточной степени прямыми или предвидимыми, чтобы служить основанием для взыскания убытков. Далее отмечается, что такие проблемы экономических убытков покупателя могут возникнуть, когда груз утрачен или не может быть больше использован в результате физического повреждения, и, следовательно, не характерны для случая отсутствия груза ввиду задержки в доставке. В докладе обращается также внимание на связь между этой общей проблемой и положениями, ограничивающими ответственность перевозчика. См. Компильацию проектов положений, утвержденных Рабочей группой (A/CN.9/WG.III/ WP.13) (называемую далее «Компильцией»), часть I (Ответственность перевозчика). Компильация воспроизводится как приложение к настоящему докладу.

¹² Компильация, часть J. В данном положении денежные суммы не называются.

¹³ В докладе отмечается (примечание 35), что согласно предусмотренному в 1970 году тексту Конвенции о железнодорожных перевозках грузов предусматривается ограничение в размере «двойной суммы платы за перевозку». В проекте положений этот подход находит отражение в словах, заключенных в скобки, и подлежит отдельному рассмотрению Рабочей группой.

задержки, и большинство представителей высказались в пользу подхода, изложенного в проекте положения А третьего доклада Генерального секретаря¹⁴. Один из наблюдателей выступил против включения в Конвенцию такого положения на том основании, что в результате этого на судовладельцев будет возложена значительная потенциальная ответственность за убытки, причиняемые в результате задержки. Другой наблюдатель заявил, что с точки зрения страхования ответственность перевозчика за задержку будет рассматриваться как новый риск, однако страхование может покрывать такой риск.

14. Несколько представителей предложили изменить проект положения А так, чтобы он соответствовал статье 19 КДПГ¹⁵. Другие представители предложили, чтобы при любых изменениях проекта положения А, содержащегося в третьем докладе Генерального секретаря, учитывались проект Конвенции КПГ¹⁶ и единообразные правила МТП о документе на смешанную перевозку¹⁷. Однако некоторые представители и наблюдатели предупредили против использования конвенций о наземных перевозках в качестве моделей для Конвенции о морской перевозке грузов.

15. Некоторые представители подчеркнули, что Конвенция должна применяться только после того, как перевозчик принял груз, поскольку перевозка не начинается до того момента, пока перевозчик фактически не принял груз. Один из представителей предложил конкретно предусмотреть в Конвенции положение об ответственности перевозчика за дополнительные расходы, понесенные грузоотправителем в результате задержки в принятии груза перевозчиком.

16. Некоторые представители в принципе поддержали одного из делегатов в том, что перевозчик должен нести ответственность за «экономические потери в результате задержки». Однако ряд представителей и наблюдателей, поддержавших использование термина «экономические потери», считали необходимым перечислить виды экономических потерь в результате задержки, за которые перевозчик должен нести ответственность, и указать, что степень такого ущерба следует ограничить каким-либо критерием предвидения. По мнению других представителей, определение степени ущерба в результате задержки по вине перевозчика следует оставить на усмотрение национального законодательства; в связи с этим они возражали против какого-либо перечисления видов возместимых экономических потерь или включения оговорки об ограничении возместимых потерь, основанной на каком-либо критерии предвидения ущерба, помимо физического повреждения груза. Некоторые представители воз-

¹⁴ A/CN.9/88/Add.1, часть первая; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

¹⁵ Конвенция о договоре международной перевозки грузов по железной дороге (1956 год), United Nations, Treaty Series, vol. 339, p. 189.

¹⁶ Проект конвенции ИМКО/ЕЭК о международной комбинированной перевозке грузов (ноябрь 1971 года), CTC IV/18/Rev.; TRANS/374/Rev.1, статья 11.

¹⁷ Международная торговая палата, брошюра 273 (ноябрь 1973 года), правила 14—15.

ражали против использования термина «экономические потери», поскольку все потери в определенном смысле являются экономическими и этот термин не имеет признанного значения в большинстве правовых систем.

2) *Определение задержки*

17. Все члены Рабочей группы признали необходимым дать определение понятия «задержка». Некоторые представители поддержали проект положения В¹⁸, содержащийся в третьем докладе Генерального секретаря и концентрирующий внимание на установленной или нормальной дате доставки. Другие представители высказались в пользу определения, в основе которого лежит понятие «фактическая продолжительность перевозки», как это сделано в статье 19 КДПГ.

18. Один из представителей предложил опустить в проекте положения В слова «к дате доставки, четко установленной в соглашении между сторонами» и тем самым устранить право выбора сторон договариваться о конкретном сроке доставки. Два представителя высказали оговорки в отношении возможности того, что при сохранении этих слов конкретная дата доставки, установленная сторонами, не будет отражена в коносаменте или что такую дату можно было бы установить на основе устного соглашения сторон.

19. Некоторые представители предложили включить в определение задержки конкретное положение, охватывающее случаи отправки груза частями, однако ряд других представителей высказались против этого предложения.

3) *Применение правил об ограничении ответственности к случаю задержки*

20. Около половины представителей в Рабочей группе в принципе поддержали идею установления единого ограничения в отношении ответственности перевозчика, независимо от того, был ли ущерб нанесен в форме физической утраты или повреждения груза или в каком-либо ином виде утраты или повреждения (например, в результате задержки, от которой пострадал владелец груза), и независимо от того, приняла ли ошибка перевозчика, приведшая к ущербу, форму задержки или какого-либо другого нарушения перевозчиком своих обязательств по Конвенции. Хотя эти делегаты и предложили некоторые изменения редакционного характера, они одобрили подход, предусмотренный в проекте положения С¹⁹.

21. Большинство, хотя и незначительное, представителей и некоторые наблюдатели отдали предпочтение двойной системе ответственности, предусматривающей установление ограничения ответственности перевозчика за физическую утрату или повреждение груза, за каждое место или весовую единицу груза и отдельное ограничение ответственности перевозчика за задержку, основанное на стоимости

провоза, как предлагается в проекте положения²⁰. Большинство представителей, высказавшихся за особое ограничение ответственности в случае задержки, основанное на стоимости провоза, отметили, что, по их мнению, ограничение ответственности за каждое место или весовую единицу груза применяется к случаям физической утраты или повреждения груза в результате задержки и что ограничение ответственности в отношении стоимости провоза будет применяться только в случаях ущерба в результате задержки в доставке, помимо физической утраты или повреждения груза.

22. Один из представителей, поддержанный некоторыми другими представителями, предложил следующую формулировку специального ограничения, применяющегося к случаям задержки: «В случае задержки, если правомочное по договору лицо докажет, что ему нанесен ущерб (*prejudice*), перевозчик обязан уплатить компенсацию, которая не может превышать [двойной] стоимости провоза». Этот представитель заявил, что в качестве модели в его предложении использована статья 23 КДПГ.

23. Некоторые представители считали, что Рабочая группа должна принять альтернативные тексты: один, основанный на принципе единого ограничения ответственности, а другой — на двойной системе ограничения ответственности, предусматривающей особое ограничение в случае задержки. В этой связи было высказано мнение, что правительства еще не в состоянии сделать выбор между этими двумя подходами, поскольку их окончательный выбор может зависеть от уровня фактической ответственности, установленной в каком-либо соглашении в отношении суммы ограничения ответственности за каждое место или весовую единицу груза. Один из представителей предложил, чтобы специальное ограничение ответственности за задержку также имело два альтернативных текста, в одном из которых включалось бы ограничение ответственности в отношении стоимости провоза, а в другом предусматривалось бы ограничение ответственности за каждое место или весовую единицу груза.

4) *Задержка в доставке: утрата груза*

24. Все выступавшие по данному вопросу представители одобрили принцип, содержащийся в пункте 1 проекта положения Е²¹ третьего доклада Генерального секретаря, согласно которому после определенного периода задержки в доставке лицо, распоряжающееся грузом, может рассматривать его как утерянный и на этой основе предъявить иск перевозчику. Однако выражались различные мнения по поводу того, должен ли перевозчик иметь право на доказательство того, что груз фактически не утерян.

25. По мнению большинства представителей, содержащиеся в пунктах 2—4 проекта положения Е положения, подробно регулирующие права истца и перевозчика в случае последующего нахождения груза, не обязательны, ибо этот вопрос можно отнести к сфере коммерческой практики. Однако

¹⁸ A/CN.9/88/Add.1, часть первая, пункт 17; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

¹⁹ Там же, пункт 26.

²⁰ Там же, пункт 28.

²¹ Там же, пункт 37.

некоторые представители сочли вышеуказанные положения полезными, поэтому их следует сохранить, поскольку возможны случаи, когда грузополучатель пожелает получить груз, несмотря на задержку, ввиду особой необходимости в нем. Необходимо также защитить интересы грузополучателя в случаях, когда ценность найденного груза намного превышает максимальную ответственность перевозчика, ибо в данном случае перевозчик весьма легко получил бы неожиданную прибыль.

С. Доклад Редакционной группы

26. После обсуждения альтернативных подходов к решению данной проблемы Рабочая группа решила создать Редакционную группу для разработки текстов по данному вопросу, а также по другим вопросам, которые должны были рассматриваться в ходе шестой сессии²². Ниже приводится доклад Редакционной группы о включении положений об ответственности перевозчика за задержку в доставке с некоторыми поправками к тексту предложенных проектов положений, внесенными Рабочей группой²³.

Часть I доклада Редакционной группы

ВКЛЮЧЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ЗАДЕРЖКУ В ДОСТАВКЕ

Редакционная группа сформулировала проекты текстов с целью отразить мнения, высказанные в ходе обсуждения Рабочей группой вопроса о включении положений об ответственности перевозчика за задержку в доставке. Редакционная группа решила, что данные проекты текстов должны обязательно заменить некоторые положения, предварительно согласованные Рабочей группой, как указано ниже. Редакционная группа рекомендует следующие положения:

Основные положения, регулирующие ответственность перевозчика.

Заменить пункт I части D Компиляции проектов положений, утвержденных Рабочей группой, следующим текстом:

«1 а. Перевозчик несет ответственность за потери, повреждение или расходы, связанные с потерями или повреждением в отношении груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждению или задержке, имели место в то время, когда

²² В Редакционную группу вошли представители Аргентины, Ганы, Индии, Нигерии, Норвегии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Франции и Японии. Редакционная группа избрала г-на Э. К. Сельвига (Норвегия) своим Председателем.

²³ Рабочая группа внесла следующие поправки: а) определение задержки в доставке будет содержаться в пункте 1 b, а не в отдельном пункте 4 основного положения об ответственности перевозчика (часть D Компиляции); б) подпункт 1 а альтернативы В начинается словами «ответственность перевозчика за потерю, повреждение или расходы, связанные с ...» («loss, damage or expense» следует перевести на французский словом «prejudice» и на испанский словами «los perjuicios»), а не словами «ответственность перевозчика в соответствии с положениями статьи [] за ...»; в) в подпункте 1 с альтернативы В заменить слово «статья» словом «пункт» перед словами «для общей потери груза»; д) в пересмотренной формулировке пункта I статьи В части J Компиляции слова «являющегося предметом договора перевозки» заменить словами «являющегося предметом данного договора перевозки»; е) в проекте положения о задержке в доставке и утрате груза следует исключить данную в скобках формулировку «в случае, если перевозчик не докажет обратное», следующую за выражением «может считать груз утерянным».

В ходе рассмотрения Рабочей группой данного доклада Редакционной группы были добавлены — по просьбе Председателя Редакционной группы — замечания f и g к замечаниям по предложенным проектам положений.

груз находился в его ведении, как определено в статье []²⁴, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

1b. Задержка имеет место, если груз не доставлен в пределах определенно согласованного в письменной форме срока или, при отсутствии такого согласованного срока, в срок, который, с принятием во внимание обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком».

Ограничение ответственности

Заменить пункт I статьи А части J Компиляции следующим текстом:

Альтернатива А: Единый метод ограничения ответственности:

1. Ответственность перевозчика, согласно положениям статьи []²⁵, ограничивается суммой, эквивалентной () франкам за грузовое место или другую единицу отгрузки, или () франкам за 1 кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

Альтернатива В: Двойной метод ограничения ответственности:

1 а. Ответственность перевозчика за потерю, повреждение или расходы, связанные с потерями или повреждением в отношении грузов, ограничивается суммой, эквивалентной () франкам за грузовое место или другую единицу отгрузки, или () франкам за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

1 б. В случае задержки в доставке грузов, если истец доказывает причину потери, повреждения или расходов, помимо упомянутых выше, в подпункте а, ответственность перевозчика не превышает:

вариант х: [двойной] суммы фрахта.

*вариант у:*²⁶ суммы, эквивалентной (х-у) франкам за грузовое место или другую единицу отгрузки, или (х-у) франкам за 1 кг веса брутто просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

1 с. Общая сумма ответственности перевозчика, согласно обоим подпунктам (а и б) данного пункта, ни в коем случае не превышает ограничения, которое определено в подпункте а данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

Заменить пункт I статьи В части J Компиляции следующим текстом:

«1. Возражения ответчика и пределы его ответственности, предусмотренные в данной Конвенции, применяются к любым искам против перевозчика за потерю или повреждение груза, являющегося предметом договора перевозки, а также за задержку в доставке, независимо от того, основан ли такой иск на договоре или на правонарушении».

Задержка в доставке: утрата груза

Лицо, имеющее право предъявить иск за утрату груза, может считать груз утерянным, когда он не был доставлен в соответствии с требованиями статьи []²⁷ в пределах

²⁴ Ссылка делается на положение, предусматривающее период ответственности перевозчика и содержащееся в подпункте ii части В Компиляции.

²⁵ Ссылка делается на пересмотренные основные положения, регулирующие порядок ответственности перевозчика, в которую включается ответственность за задержку.

²⁶ Предполагается, что величина (х-у) составляет более низкое ограничение ответственности, чем величины, упомянутые в подпункте 1 а.

²⁷ Ссылка делается на положение, предусматривающее период ответственности перевозчика и содержащееся в подпункте ii части В Компиляции.

[шестидесяти] дней по истечении срока, предусмотренного для доставки, в соответствии с пунктом [] статьи []²⁸.

Замечания по предложенным проектам положений

Внимание Рабочей группы обращается на следующие вопросы:

а) Среди представителей, выступавших за двойной метод ограничения ответственности, большинство поддержало альтернативу В, вариант х, в то время как некоторые представители выступили за вариант у как возможную альтернативу.

б) В отношении положения об ограничении ответственности точки зрения членов Редакционной группы разделились по пункту 1 с, устанавливающему несуммарный эффект отдельных ограничений, включенных в двойной метод.

с) Некоторые представители одобрили включение специального правила о вероятности применительно к случаям задержки в доставке. Была предложена следующая формулировка:

«Перевозчик, однако, не обязан уплачивать компенсацию за потерю, повреждение или расходы, помимо потери или повреждения груза, явившихся результатом задержки в доставке, когда такая потеря, повреждение или расходы не могли быть разумно предусмотрены перевозчиком во время заключения договора перевозки как вероятное последствие задержки».

д) Один из представителей сделал оговорки по поводу определения задержки только как «задержки в доставке».

е) Фраза «потери, повреждение или расходы» следует перевести на французский язык как «*préjudices*», а на испанский — «*los perjuicios*»²⁹.

ж) В будущем при утверждении вышеназванных проектов текстов Рабочей группе, возможно, потребуется пересмотреть тексты некоторых положений, одобренных ею предварительно, с тем чтобы обеспечить единую терминологию в пересмотренной Конвенции.

Д. Рассмотрение доклада Редакционной группы

27. Рабочая группа рассмотрела вышеприведенный доклад Редакционной группы³⁰. Доклад Редакционной группы, включающий предложенные проекты положений, был одобрен Рабочей группой.

28. В отношении проекта положения, касающегося задержки в доставке и утраты грузов, были сделаны следующие замечания и оговорки:

а) Некоторые представители выступили за то, чтобы оставить данную в квадратных скобках фразу «в случае, если перевозчик не докажет обратное», следующую за выражением «может считать груз утерянным», с тем чтобы дать возможность перевозчику установить, что груз фактически не утерян, а только задержан, и тем самым опровергнуть презумпцию его потери.

б) Некоторые представители высказались за принятие специальных положений, касающихся после-

дующего нахождения считавшегося утерянным груза лицом, имеющим право предъявить иск за потерю груза, в соответствии с основным постановляющим положением в отношении задержки в доставке и утраты груза. Данные представители предложили дополнить основное положение, предложенное Редакционной группой, еще тремя пунктами, сформулированными в соответствии с Конвенцией о железнодорожных перевозках³¹, Конвенцией КДПГ³² или проектом положения Е, содержащимся в части первой третьего доклада Генерального секретаря³³. Один из представителей зарезервировал свою позицию в отношении добавления таких дополнительных положений.

II. ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

А. Введение

29. Рабочая группа обсудила отдельно два аспекта сферы применения Конвенции: 1) «документальную» сферу применения Конвенции — последствия, связанные с использованием (или неиспользованием) определенных документов, подтверждающих договор перевозки, и 2) «географическую» сферу применения — последствия, связанные с местом отправления и назначения грузов, перевозимых морем.

30. Вопрос о «документальной» сфере применения рассматривается в части третьей третьего доклада Генерального секретаря³⁴. Виды ответственности, установленные в соответствии с Брюссельской конвенцией 1924 года, распространяются на случаи, когда имеется «договор перевозки», определяемый в статье 1 b. Статья 1 b предусматривает:

«б) «Договор перевозки» — применяется исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов; он применяется также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера с того момента, когда такой коносамент или документ регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента».

31. В докладе обращено внимание на проблемы, которые возникли, в частности, в современной судовой практике в отношении толкования слов, содержащихся в статье 1 b: «удостоверенному коносаментом или аналогичным товарораспорядительным документом».

32. Отмечалось, что в период разработки Конвенции в начале 20-х годов термины «коносамент» и «товарораспорядительный документ» четко определяли типовые договоры перевозки того периода. После погрузки товаров перевозчик выдавал документ, называемый «коносаментом». Этот «коносамент» явно представляет собой «товарораспорядительный

³¹ А/CN.9/88/Add.1, часть первая, пункт 36, приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

³² Там же, пункт 35.

³³ Там же, пункт 37.

³⁴ Вопрос о «географической» сфере применения рассматривается в части III настоящего доклада и в документе А/CN.9/88/Add.1, часть вторая; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

²⁸ Ссылка делается на определение задержки, утвержденное Редакционной группой в пункте 1 b основных правил, регулирующих порядок ответственности перевозчика.

²⁹ Некоторые представители заявили, что с принятием терминов «потеря, повреждение или расходы в результате потери или повреждения товаров» в контексте пункта 1 а статьи D Рабочая группа явно расширила сферу распространения Конвенции на ущербы, не связанные с утратой коммерческой ценности товаров. Пределы ответственности за такие другие виды ущерба будут определяться в соответствии с принципами причинной связи, которые действуют в каждом договариваемом государстве.

³⁰ См. сноску 23, выше.

документ», в частности, в том плане, что перевозчик лишь обязан передать груз в обмен на документ — фактор, который дает держателю документа право осуществлять контроль над грузом³⁵.

33. В докладе отмечается, что во многих регионах документы, называемые «коносаменами», точно отвечают вышеуказанным критериям, однако в других регионах используются два различных типа «коносаментов». Коносамент одного типа предусматривает доставку груза «приказу» получателя; ясно, что «ордерный» или «оборотный» коносамент является «товарораспорядительным документом» и подпадает под вышеизложенное определение в статье 1 b. Второй тип, «не подлежащий передаче (или именной) коносамент», дает возможность осуществлять доставку названному грузополучателю без передачи документа. В докладе говорится, что по законодательству некоторых стран этот документ, в тех случаях, когда он называется «коносамент» и в соответствии с внутригосударственным правом имеет некоторые (но не все) признаки товарораспорядительного «документа», предусматривает перевозку в соответствии с положениями Конвенции; однако в законодательстве многих других стран высказываются сомнения относительно того, распространяются ли положения Конвенции на перевозку товаров по таким документам³⁶.

34. В докладе также отмечается, что в торговой и судоходной практике, сложившейся после подготовки Конвенции, используются документы, обеспечивающие большую гибкость и эффективность. Практика перевозок может основываться на документах, носящих различные названия, как например, «транспортная накладная» или «погрузочная расписка», и иногда эти операции могут записываться на пленку и воспроизводиться с помощью электронновычислительной машины и других электронных устройств. Это вызывает серьезные сомнения относительно того, подпадает ли такая категория перевозок под определение, изложенное в статье 1 b Конвенции³⁷.

35. В докладе поднят вопрос о том, следует ли сократить пределы защиты, предоставляемой грузоотправителю в соответствии с положениями Конвенции в связи с увеличением масштабов использования таких новых типов документов³⁸, или же их

³⁵ Подобный контроль над грузом облегчает процедуру обмена груза по конкретной цене зачастую с помощью банковских посредников путем представления документов, обусловленных в аккредитиве. Кроме того, внутригосударственное право обычно обеспечивает покупателю такого «коносамента» сильную правовую защиту против исков со стороны держателей документа и (по законодательству стран) груза. Такая защита обычно увязывается с той концепцией, что документ является «оборотным» и «представляет» груз.

³⁶ A/CN.9/88/Add.1, часть третья, пункты 8—9; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

³⁷ В докладе рассматривается также вопрос о последствиях невыдачи перевозчиком документа в случаях, когда такая выдача предполагается или является обычной практикой. Там же, пункты 14—18.

³⁸ В докладе отмечается, что вопрос о защите, предоставляемой грузоотправителю в случае утраты или повреждения груза или задержки с его доставкой, является вопросом, не связанным с вопросом о правилах, определяющих права последовательных держателей коносаментов и других документов, подтверждающих перевозку.

следует расширить. Обращалось внимание на положения, касающиеся данного вопроса, в других транспортных конвенциях³⁹. В свете этих соображений в докладе излагается проект положения, в соответствии с которым «договор перевозки» применяется ко «всем договорам морских перевозок грузов». Отмечалось, что при таком подходе название документа, подтверждающего договор перевозки, и отсутствие такого документа не повлияют на сферу применения Конвенции⁴⁰.

36. В докладе указывается, что если такое широкое основное правило, касающееся применения Конвенции, будет принято, то следует также рассмотреть вопрос о некоторых исключениях. В нем изложен проект положений, в котором сохраняется существующее в настоящее время исключение для чартерпартий. Обращается также внимание на возможность других исключений для определенных видов перевозки в тех случаях, когда они не подпадают под сферу действия Конвенции⁴¹.

В. Прения в Рабочей группе

1) Общее правило, касающееся сферы применения

37. Рабочая группа в целом признала, что следует расширить сферу применения Конвенции, с тем чтобы обеспечить более широкое применение правил, имеющих обязательную силу. Большинство представителей придерживались мнения, согласно которому в Конвенции, как общее правило, должно указываться, что в соответствии с нормами она применима ко всем договорам морской перевозки грузов на географической основе⁴².

38. Некоторые представители выступили за расширение сферы применения Конвенции и на другие документы помимо договора перевозки, с тем чтобы Конвенция охватывала все виды морской перевозки, все формы обязательств (договор, деликт, ответственное хранение), все документы и ситуации, при которых погрузка и отгрузка осуществляются с помощью электронновычислительных машин. С другой стороны, некоторые другие представители придерживались мнения, что положения Конвенции должны применяться лишь к договорам перевозки, подтвержденным надлежащим документом, и что основным документом должен являться «коносамент», ибо стороны, заключающие договоры морской перевозки, знакомы с данным документом.

³⁹ Там же, пункты 25—27 (приводятся в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже), касающиеся положений в конвенциях о железнодорожной (МГК), дорожной (КДП) и воздушной (Варшавская конвенция) перевозке грузов.

⁴⁰ В докладе отмечается, что другие положения Конвенции, касающиеся обязанности перевозчика выдавать документы, содержащие определенные положения, и права третьих лиц, вытекающие из этих документов, представляют собой вопросы, не связанные с основным правилом, касающимся сферы применения Конвенции. Там же, пункт 38.

⁴¹ Там же, пункты 23—24, 31, 36—37.

⁴² Проект статей, принятых Рабочей группой в отношении географической сферы применения Конвенции, см. пункт 65, ниже.

39. Некоторые представители, выступавшие за применение Конвенции ко всем договорам перевозки, подчеркнули, что каждый грузоотправитель должен по-прежнему иметь право требовать коносамент и что Конвенция должна содержать единообразные правила, определяющие содержание коносаментов. Кроме того, было внесено предложение о желательности включений правил, определяющих тип информации, которая должна содержаться в других документах, подтверждающих перевозку, в таких, как транспортные накладные и делвери-ордера.

2) Исключения из применения Конвенции

40. Было высказано мнение о том, что в статье, касающейся сферы применения Конвенции, должно содержаться положение, предусматривающее, что в случаях, когда коносамент или подобный товарораспорядительный документ не выдан, стороны договора перевозки с помощью отметки, сделанной в документе, подтверждающем договор перевозки и подписанном грузоотправителем, могут договориться о том, что договор не подпадает под действие положений Конвенции. Эти представители отметили, что при вышеизложенных обстоятельствах договор между сторонами не является договором о присоединении, поскольку грузоотправитель особо выразил свое согласие по вопросу о неприменении положений Конвенции.

41. Большинство представителей возражали против включения такого положения, позволяющего грузоотправителю отказываться от защиты по Конвенции даже в тех случаях, когда документ, свидетельствующий о договоре перевозки, не является коносаментом. Указывалось, что типовые документы могут разрабатываться перевозчиками без указания на применение Конвенции и грузоотправители должны подписывать их в обычном порядке. Это были бы новые виды договоров о присоединении.

42. Некоторые представители, хотя и разделяли мнение большинства участников, тем не менее придерживались того мнения, что при особых обстоятельствах стороны договора о перевозке должны иметь право особо договариваться о применимости Конвенции.

43. Рабочая группа в целом приветствовала исключение чартеров из сферы применения Конвенции. В связи с этим один представитель отметил, что в соответствии с законодательством его страны чартеры не рассматриваются как договоры о перевозке и поэтому нет необходимости специально исключать чартеры. Другие представители не разделяли эту точку зрения.

44. Было достигнуто согласие, что Конвенция не будет применяться к чартерному договору между фрахтователем и судовладельцем, но что она будет применяться к договорным отношениям между перевозчиком и грузовладельцем, который не является фрахтователем.

45. Многие представители возражали против включения в Конвенцию определения чартер-партии. Отмечалось, что нелегко будет найти определение чартер-партии, которое не вызвало бы значительных

трудностей при толковании. В связи с этим один из представителей отметил, что почти не возникало судебных процессов по поводу различий между чартерами и договорами перевозки. Некоторые представители, высказывавшиеся за включение определения чартер-партии, поддержали идею о включении определения на том основании, что было бы желательным провести четкое разграничение между чартерами и договорами перевозки грузов, регулируемые Конвенцией.

46. Обсуждался также вопрос об исключении из сферы применения Конвенции договоров о перевозках отдельными партиями. Такое исключение было поддержано рядом представителей.

47. Рабочая группа решила изъять статью 6 Брюссельской конвенции 1924 года. Было высказано общее согласие с тем, что статья 6 изложена неясно и что, как показала практика, стороны договоров перевозки не прибегают к положениям этой статьи.

С. Доклад Редакционной группы

48. После обсуждения вопроса в Рабочей группе он был передан в Редакционную группу. Редакционная группа согласилась с заменой статьи 1 b и пункта 2 (первое предложение) статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года проектом положения о документальной сфере применения Конвенции и сделала ряд других рекомендаций и замечаний, которые были включены в ее доклад Рабочей группе. Этот доклад, а также проект положения, в который Рабочей группой⁴³ были внесены незначительные поправки, гласит:

Часть II доклада Редакционной группы

ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

Рабочая группа просила Редакционную группу составить проект положений о сфере применения Конвенции с учетом точек зрения по различным аспектам этого вопроса, высказанных представителями.

Редакционная группа рекомендует следующие проекты положений

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки грузов.

[2. В тех случаях, когда не выписывается коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ, стороны

⁴³ Ниже следуют поправки к проекту положения, внесенные Рабочей группой: а) в пункте 2 слова «договориться о том» были заменены словом «оговорить» и слова «соглашении» были заменены словами «об оговорке»; б) в пункте 3 слова «содержащиеся в Конвенции положения» были заменены словами «положения Конвенции»; с) в пункте 4 слова «перевозки какого-либо количества груза» были заменены выражением «перевозки определенного количества груза».

Рабочая группа сняла рекомендацию Редакционной группы (которая содержалась в подпункте ii доклада Редакционной группы) о том, чтобы термин «чартер-партия» переводить на французский язык как «contrat de affrètement constate par une charte partie»; однако Рабочая группа добавила следующий пункт к замечаниям по предлагаемому проекту положений: «Пункт 3 проекта положений: представитель Франции отметил, что «чартер-партия» переводится на французский язык как «contrat d'affrètement»; представители Аргентины и Чили отметили также, что «чартер-партия» переводится на испанский язык как «contrato de fletamento». Рабочая группа решила учесть эти предложения».

По просьбе Председателя Редакционной группы в подпункте ii доклада Редакционной группы была добавлена следующая рекомендация: «Редакционная группа рекомендовала изъять статью 6 Брюссельской конвенции 1924 года».

могут особо оговорить, что Конвенция не применяется при условии, что выписывается документ, подтверждающий договор, и заявление об оговорке отмечается в таком документе и подписывается грузоотправителем.)

3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартер-партиям. Однако, если коносамент выписывается согласно или во исполнение чартер-партии, положения Конвенции применяются к такому коносаменту в части, регулирующей отношения между перевозчиками и держателем коносамента.

[4. Для цели настоящей статьи договоры перевозки определенного количества груза в определенный период времени считаются чартер-партиями.]

Редакционная группа также рекомендует, чтобы:

- i) в Конвенции не содержалось никакого определения терминов «чартер-партия» и «contrat d'affrètement»;
- ii) для прений Рабочей группы было утверждено предварительное определение коносамента. Это определение сформулировано следующим образом:
«Коносамент означает коносамент или любой другой аналогичный товарораспорядительный документ»;
- iii) Редакционная группа рекомендовала изъять статью 6 Брюссельской конвенции 1924 года.

Замечания по предложенному проекту положений

Внимание Рабочей группы обращено на следующее:

Пункт 1 проекта положений

1. По мнению одного из представителей, сфера применения должна относиться к «перевозке грузов», а не к «договорам перевозки». Этот представитель предложил сформулировать пункт 1 следующим образом:

«Положения настоящей Конвенции применяются к перевозке грузов между портами двух различных государств».

2. Один из членов Редакционной группы предложил добавить к пункту следующий текст: «подтверждаемым коносаментом или любым другим документом, относящимся к такой перевозке», для того чтобы учесть современную или будущую практику, предполагающую новые и различные формы документации договоров перевозки, и в то же время четко указать, что для подтверждения таких договоров все еще необходимы определенные документы. Эту точку зрения поддержал еще один представитель.

Пункт 2 проекта положений

1. В Редакционной группе разделились мнения в отношении целесообразности включения этого пункта, и было решено, что в докладе Редакционной группы он будет заключен в квадратные скобки.

2. Два представителя, хотя и высказались в пользу принципа, изложенного в этом пункте, считали, что такое исключение из сферы применения Конвенции должно предусматриваться лишь в особых обстоятельствах.

Пункт 3 проекта положений

Представитель Франции отметил, что «чартер-партия» переводится на французский язык как «contrat d'affrètement». Представители Аргентины и Чили отметили также, что «чартер-партия» переводится на испанский язык как «contrato de fletamento»⁴⁴.

Пункт 4 проекта положений

По просьбе четырех представителей, которые возражали против этого положения, было решено заключить этот пункт в квадратные скобки.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

49. Рабочая группа утвердила вышеизложенный доклад Редакционной группы, включая проекты положений с незначительными поправками⁴⁵.

⁴⁴ Рабочая группа решила учесть эти предложения.

⁴⁵ См. сноску 43, выше.

III. ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

A. Введение

50. В статье 10 Брюссельской конвенции 1924 года говорится:

«Положения настоящей Конвенции должны применяться ко всякому коносаменту, выданному в одном из договаривающихся государств».

51. В пунктах 4 — 5 части второй третьего доклада Генерального секретаря отмечено, что в отношении этого положения были высказаны критические замечания, в частности, по следующим причинам: 1) при буквальном чтении Конвенция может применяться, когда перевозка не носит международного характера, то есть является каботажной перевозкой в пределах одного и того же государства, в которой участвуют суда и граждане этого государства; 2) место выписки коносамента в качестве единственного критерия применимости не имеет достаточной взаимосвязи с выполнением договора перевозки.

52. Трудности, связанные с применением положения статьи 10 Брюссельской конвенции 1924 года, привели к пересмотру этой статьи в статье 5 Брюссельского протокола 1968 года. Статья 5 Протокола 1968 года гласит:

«Положения настоящей Конвенции применяются к любому коносаменту на перевозку груза между портами двух различных государств, если:

a) коносамент выдается в одном из договаривающихся государств;

b) перевозка осуществляется из порта одного из договаривающихся государств; или

c) договор, содержащийся в коносаменте или подтверждаемый им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или законодательство любого государства, которое осуществляет эти правила, должны определять условия договора, независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого другого заинтересованного лица.

Каждое из договаривающихся государств применяет положения настоящей Конвенции к вышеупомянутым коносаментам.

Настоящая статья не мешает одному из договаривающихся государств применять правила настоящей Конвенции к коносаментам, не включенным в предыдущие пункты».

53. В докладе отмечено, что упомянутое выше положение основано на проектах положений, разработанных на двух конференциях Международного морского комитета (ММК): XXIV конференции, проходившей в Риеке, и XXVI конференции, проходившей в Стокгольме. Проект, выработанный в Стокгольме и Риеке, отличается от проекта, отраженного в вышеприведенном положении Брюссельского протокола, в одном важном отношении, а именно: по проекту, выработанному в Риеке и Стокгольме, Конвенция может применяться также, если

«порт разгрузки . . . находится в договариваемом государстве»⁴⁶.

54. Упомянутое выше предложение, содержащееся в проекте, выработанном в Стокгольме и Риеке, рассматривалось на Дипломатической конференции по составлению проекта Брюссельского протокола 1968 года. В докладе резюмируются основные вопросы, поднятые в ходе дискуссии⁴⁷, и обращается внимание на некоторые практические соображения, связанные с заинтересованностью грузополучателя в применимости Конвенции. К ним относится тот факт, что наличие ущерба грузу и степень любого такого ущерба, как правило, могут быть определены лишь тогда, когда груз разгружается в порту разгрузки; поэтому предъявляемые претензии и возбуждаемые судебные процессы в связи с договором перевозки обычно чаще имеют отношение к порту разгрузки, чем к порту погрузки⁴⁸.

55. С учетом этих соображений в докладе выдвинуты альтернативные проекты предложений для рассмотрения Рабочей группой. Проект предложения А составлен по образцу Брюссельского протокола 1968 года⁴⁹. Проект предложения В также основан на Брюссельском протоколе, но он включает положение, по которому Конвенция применима и в тех случаях, когда порт разгрузки расположен в договариваемом государстве.

В. Прения в Рабочей группе

56. По общему признанию статья 10 Брюссельской конвенции 1924 года является неудовлетворительной, поскольку она двусмысленна и не предусматривает достаточно широкой сферы географического применения.

57. Кроме того, было достигнуто общее согласие в отношении того, что статья 5 Брюссельского протокола 1968 года (на основе которой разработан проект предложения А) является улучшенным вариантом статьи 10 Конвенции 1924 года. Однако большинство представителей не считали ни статью 5 Протокола, ни проект предложения А полностью удовлетворительными. Эти представители высказались в пользу проекта предложения В, в котором помимо того, что изложено в проекте предложения А, предусматривается применение Конвенции, когда порт разгрузки находится в договариваемом государстве.

58. Представители, высказывавшиеся в пользу проекта предложения В, подчеркивали необходимость защиты грузополучателя, который часто является истцом в случае утраты или повреждения груза;

⁴⁶ В докладе (A/CN.9/88/Add.1, часть 2, пункт 24; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже) отмечено, что окончательный вариант пункта пересмотренной статьи 5, утвержденной в Протоколе 1968 года, явился отражением компромисса в ответ на предложения включить порт разгрузки в качестве основы для применения.

⁴⁷ Там же, пункты 31–32.

⁴⁸ Там же, пункты 33–34.

⁴⁹ Там же, пункт 21. Статья 5 Брюссельского протокола приведена в пункте 52, выше. В проекте предложения А содержатся некоторые редакционные изменения, учитывающие формулировки и подход, нашедшие отражение в предыдущих решениях Рабочей группы.

следовательно, государство, в котором находится порт разгрузки, имеет явно выраженный интерес к этому вопросу, и Конвенция должна применяться, если затронутое государство является стороной Конвенции, даже в том случае, когда порт погрузки находится в недоговариваемом государстве. Было также отмечено, что Рабочая группа утвердила положения в отношении выбора суда и оговорок об арбитраже, которые предоставляют истцу право выбора возбудить иск в договариваемом государстве, в котором находится порт разгрузки; для обеспечения выполнения этих положений Конвенция должна действовать в порту разгрузки. В выступлениях в поддержку предложения В было также отмечено, что одной из основных целей Конвенции является обеспечение согласования и унификации морского права и именно этой цели может лучше всего послужить максимально широкая сфера применения.

59. Один из представителей заявил, что некоторые стороны Конвенции 1924 года в своих национальных законодательствах, предусматривающих применение Конвенции, сузили сферу применения Конвенции; законодательство одного из таких государств предусматривает применение положений, содержащихся в Конвенции, только в тех случаях, когда коносамент выписывается в этом государстве, а не в любом договариваемом государстве, как предусматривается в статье 10 Конвенции. Было обращено внимание на пункт 3 проекта предложения А, в котором предусматривается следующее: «3. Каждое из договариваемых государств применяет положения настоящей Конвенции к договору перевозки». Этот представитель, поддержанный другими представителями, высказался в пользу включения пункта 3 в проект предложения В. В выступлениях в поддержку этой точки зрения обращалось также внимание на тот факт, что по конституции некоторых государств ратификация той или иной конвенции не придает положениям этой конвенции силы частного права и что это достигается лишь в результате принятия внутригосударственного законодательного акта.

60. Некоторые представители, хотя и поддержали идею, примененную в проекте предложения В, считали, что место выписки коносамента или других документов, подтверждающих договор перевозки, не должно являться самостоятельным критерием для применения Конвенции и что это приведет к неоправданно широкой сфере ее применения. Однако некоторые другие представители высказывались в пользу этого положения, хотя предлагали предусмотреть ссылку не на коносамент, а на документ, подтверждающий договор перевозки, поскольку в соответствии с проектами положений, уже утвержденных Рабочей группой, применение Конвенции больше не зависит от наличия коносамента или аналогичного товарораспорядительного документа.

61. Некоторые представители отметили, что термин «порт разгрузки» является двусмысленным, поскольку не ясно, идет ли речь о согласованном порте разгрузки, или о фактическом порте разгрузки, который не является согласованным, или, воз-

можно, о том и другом. В связи с этим один из представителей считал целесообразным предусмотреть, что опционный порт разгрузки должен рассматриваться как фактор для определения применимости Конвенции. Этот же представитель предложил в соответствии с содержащимся в проекте предложения В намерением расширить сферу применения Конвенции, рассмотреть вопрос о применимости Конвенции, независимо от местонахождения порта погрузки или порта разгрузки.

62. Два представителя, поддержавших проект предложения А, подчеркнули, что проект предложения В для них неприемлем, и заявили, что им придется зарезервировать свою позицию в том случае, если Рабочая группа примет положение, включающее порт разгрузки, находящийся в договариваемом государстве, в качестве критерия для применения Конвенции. В пользу своей позиции эти представители привели доводы, упомянутые в пункте 31 доклада Генерального секретаря. Они также подчеркнули некоторые дополнительные соображения. Так, например, было отмечено, что в соответствии со статьей 5 проекта предложения А государства смогут применять правила Конвенции к случаям, прямо не охваченным этой статьей. Отмечалось, что подход, примененный в проекте предложения А, явился результатом трудного компромисса, достигнутого в 1967—1968 годах. Кроме того, отмечалось, что в связи с проектом предложения В возникнут еще большие трудности коллизионного права, особенно в отношении стран, которые являются сторонами Конвенции 1924 года, но которые не являются сторонами новой Конвенции в течение переходного периода.

63. Кроме того, один из представителей, высказавшихся в пользу проекта предложения А, заявил, что, если Рабочая группа примет формулировку, соответствующую той, которая предусмотрена в проекте предложения В, возникнет необходимость добавить положение, аналогичное тому, которое содержится в Гаагском протоколе 1955 года, к Варшавской конвенции, с тем чтобы Конвенция была применима к перевозке груза между портами в двух различных государствах при условии, что порт погрузки и порт разгрузки находятся в договаривающихся государствах.

64. Один из представителей, признавая достоинства проекта предложения В, все же отметил, что практический эффект принятия этого предложения не будет намного отличаться от практического эффекта принятия проекта предложения А. Рабочая группа должна рассмотреть вопрос о целесообразности включения положения о сфере применения, которое может привести к тому, что ряд государств не присоединится к Конвенции. В этом случае попытка установить широкую сферу применения не достигнет своих целей; и наоборот, принятие более узкого положения в отношении географической сферы применения не будет иметь значения, если к Конвенции присоединится большое число государств.

С. Доклад Редакционной группы

65. После обсуждения этого вопроса в Рабочей группе он был передан Редакционной группе. Доклад

Редакционной группы с некоторыми поправками, внесенными Рабочей группой, выглядит следующим образом⁵⁰.

Часть III доклада Редакционной группы

ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Редакционная группа рассмотрела пересмотренный вариант положения относительно географической сферы применения Конвенции, основанный на точках зрения, изложенных членами Рабочей группы. Редакционная группа рекомендует следующее положение:

1. Положения настоящей Конвенции, при соблюдении статьи []⁵¹, применяются к любому договору перевозки грузов морем между портами, находящимися в двух различных государствах, если:

a) порт погрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном договариваемом государстве; или

b) порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договариваемых государств; или

c) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре перевозки, является фактическим портом разгрузки и такой порт находится в одном из договариваемых государств; или

d) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, выдан в одном из договариваемых государств; или

e) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, предусматривает, что условия договора должны определяться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, в котором осуществляются эти положения.

2. Положения пункта 1 применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

[3. Каждое из договариваемых государств применяет положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, упомянутым выше.]

4. Настоящая статья не мешает одному из договариваемых государств применять правила настоящей Конвенции к внутренним перевозкам.

Замечания по предложенным проектам положений

a) Некоторые представители предложили в подпунктах a, b и c пункта 1 вместо терминов «порт погрузки» и «порт разгрузки» употреблять соответственно термины «порт отправки» и «порт назначения». Редакционная группа отметила, что термины «порт погрузки» и «порт разгрузки» употребляются в других проектах текстов, принятых Рабочей группой, и рекомендовала сохранить

⁵⁰ Ниже указаны поправки, внесенные Рабочей группой: 1) добавляется сноска 51 к пункту 1, ниже; 2) подпункты 1d и e начинаются со слов «коносамент или другой документ, подтверждающий...» вместо слов «документ, подтверждающий...»; 3) пункт 3 заключается в квадратные скобки; 4) добавляется пункт 4; 5) слова «поскольку один из этих портов может быть не упомянут в договоре перевозки» добавляются к примечанию по предлагаемому проекту положений в подпункте d доклада; 6) примечание к подпункту b доклада начинается со слов «Некоторые представители», вместо слов «Один представитель»; 7) к замечаниям по предложенным проектам положений добавляется примечание j.

Было отмечено, что проекты положений, приведенные в настоящей части доклада Редакционной группы, должны заменить статью 10 Брюссельской конвенции 1924 года и статью 5 Протокола 1968 года.

⁵¹ Ссылка делается на проект положения о документальной сфере применения Конвенции, изложенный в части II доклада Редакционной группы, в пункте 48, выше.

эти термины при условии последующего принятия решения в отношении терминологии, употребляемой в Конвенции.

б) Возражая против подпунктов б и с пункта 1, два представителя высказались в пользу положений, основанного на статье 5 Брюссельского протокола. Они полагали, что в принципе стороны Конвенции не должны претендовать на контроль за условиями отгрузки товаров в их страны, независимо от применения права в порту погрузки. Были также высказаны опасения в отношении того, что принятие проекта предложения приведет в течение переходного периода к коллизии с существующими Гаагскими правилами.

с) Один представитель, комментируя подпункт б пункта 1, отметил, что нет необходимости включать в подпункт с пункта 1 особое положение об опционных портах разгрузки.

д) Что касается подпунктов а — с пункта 1, то, по мнению одного представителя, следует добавить критерии применения Конвенции, а именно фактический порт погрузки и фактический порт разгрузки, поскольку один из этих портов может быть не упомянут в договоре перевозки.

е) Некоторые представители, ссылаясь на концепцию договоров перевозки грузов, использованную в пункте 1 проекта статьи о документальной сфере применения Конвенции, высказали мнение о том, что ввиду принятия подпунктов а — с и е в подпункте д пункта 1 нет необходимости, тем не менее они готовы их принять для того, чтобы удовлетворить пожелания других представителей. Один представитель заявил, что текст подпункта д пункта 1 следует читать: «договор перевозки заключается в одном из договаривающихся государств». В соответствии с этим заявлением необходимо принять такую формулировку, с тем чтобы учесть пункт 1 принятого ранее проекта статьи о документальной сфере применения Конвенции, а также тот факт, что пункт 2 этого проекта статьи был заключен в квадратные скобки; таким образом, ряд представителей признали, что Конвенция должна применяться ко всем договорам перевозки, независимо от выдачи документа. В связи с этим представитель предложил принять проект статьи, который будет согласован с текстом пункта 1 проекта статьи о документальной сфере применения Конвенции.

л) Что касается подпункта е пункта 1, то два представителя высказали ту точку зрения, что слова «или законодательство любого государства, в котором осуществляются эти положения» следует исключить.

г) По мнению некоторых представителей, пункт 3 нуждается в дальнейшем обсуждении, ввиду того что в нем заключается прописная истина, что международные договоры должны соблюдаться, а также ввиду его побочного влияния на право международных договоров; в последнем случае его не следует рассматривать как прецедент, означающий, что в случае отсутствия такого конкретного положения в тексте Конвенции стороны ее могут не применять Конвенцию в случаях, когда она должна применяться.

н) Один представитель предложил следующие положения о географической сфере применения:

«1. Положения настоящей Конвенции применяются при перевозке грузов между портами двух различных государств.

2. Договаривающиеся государства могут отказаться применять правила настоящей Конвенции при внутренних перевозках или в случаях, которые не требуют пересечения океанов или морей.

3. Договаривающиеся государства могут отказаться применять правила настоящей Конвенции, если порт погрузки и порт разгрузки находятся в недоговаривающихся государствах».

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

66. Рабочая группа рассмотрела приведенный выше доклад Редакционной группы и утвердила пункты 1, 2 и 4 предлагаемого проекта положений.

67. Что касается пунктов 1 d и 1 e, то один представитель предложил сделать особую ссылку как на конносаменты, так и на документы, подтверждаю-

щие заключение договора перевозки, поскольку конносамент может отличаться от договора перевозки и может быть выдан не в том государстве, где был заключен договор перевозки. В ответ на это другой представитель заявил, что такая ссылка на конносаменты не обязательна, поскольку понятие «документ, подтверждающий договор перевозки» включает конносамент. С другой стороны, этот представитель был готов принять конкретную ссылку на конносамент, если таково будет пожелание Рабочей группы, поскольку такая ссылка не изменяет существа пунктов 1 d и 1 e. Впоследствии Рабочая группа решила включить в вышеуказанные документы конкретную ссылку на конносамент.

68. Что касается пункта 3, то некоторые представители по причинам, изложенным в пункте 59, выше, настаивали на сохранении этого пункта без квадратных скобок. Однако большинство представителей, некоторые из которых считали этот пункт излишним, предпочли заключить пункт 3 в квадратные скобки для дальнейшего рассмотрения на более поздней стадии.

69. Представитель одного из государств с федеральной конституционной системой предложил дополнительный пункт в соответствии с пунктом 4 (аналогичный пункту 3 статьи 5 Протокола 1968 года), который должен решить проблемы применения положений Конвенции в государствах с подобной конституционной системой. Большинство представителей, выступавших по данному вопросу с точки зрения систем управления в своих странах, сочли такой пункт излишним, однако были готовы принять его в целях решения упомянутой выше проблемы. Соответственно Рабочая группа приняла пункт 4 предлагаемого проекта положений.

IV. ИЗЪЯТИЕ ИЗ КОННОСАМЕНТОВ ОГОВОРОК, НЕ ИМЕЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ

A. Введение

70. Проблемы, связанные с применением оговорки, не имеющих юридической силы, были проанализированы в части шестой второго доклада Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1)*. Этот анализ был продолжен в части четвертой третьего доклада Генерального секретаря путем разработки альтернативных (однако не взаимоисключающих) проектов текстов, посвященных вопросу применения оговорок, отклоняющихся от положений Конвенции.

71. В обоих докладах отмечено, что включение в конносаменты оговорок, не имеющих юридической силы, порождает неясность у грузовладельцев относительно их прав и ответственности. Было признано, что их изъятие «облегчило бы торговлю, так как их сохранение [в конносаментах] имеет следующие обременительные последствия: эти оговорки а) вводят в заблуждение грузовладельцев, в результате чего они вынуждены отказываться от предъявления обоснованных претензий; б) являются также предлогом для затягивания споров и переговоров в отно-

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4.

шении претензий, которые в противном случае можно было бы быстро разрешить; с) способствуют беспечным судебным процессам»⁵².

72. В докладах указываются четыре возможных способа решения вопроса об оговорках, не имеющих юридической силы; эти способы рассматриваются ниже.

73. Первый способ направлен на то, чтобы сделать обязательные требования Конвенции по возможности ясными и исчерпывающими. В этой связи обращалось внимание на статью 3 (8) Брюссельской конвенции 1924 года, в которой сделана попытка упорядочить применение оговорок, не имеющих юридической силы. Эта статья гласит:

«Любая оговорка, статья или положение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или 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, не действительны 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».

В докладах отмечается, что статья 3 (8) в настоящей формулировке неудовлетворительна, поскольку она: а) касается лишь положений Конвенции, относящихся к «ответственности»; б) оставляет неясным вопрос о ее влиянии на оговорки, имеющие юридическую силу лишь в определенных обстоятельствах и не имеющие таковую в других; и с) оставляет неясным вопрос о влиянии юридической недействительности одной оговорки на остальные положения договора перевозки.

74. Для устранения вышеупомянутых недостатков статьи 3 (8) в третьем докладе Генерального секретаря предлагается проект положения (проект предложения А, пункт 5), который: 1) требует, чтобы договор перевозки или коносамент соответствовал всем положениям Конвенции; 2) предусматривает недействительность оговорки лишь постольку, поскольку она отклоняется от Конвенции; и 3) прямо ограничивает недействительность оговорки, не имеющей юридической силы, положениями самой оговорки. В пункт 2 проекта положения включено основное содержание пункта 1 статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года, который позволяет перевозчику по договору увеличить свою ответственность, установленную в Конвенции.

75. В вышеупомянутых докладах Генерального секретаря рассматривается также предложение указать в тексте самой Конвенции некоторые виды оговорок, не имеющих юридической силы. В этой

связи внимание было обращено на последнюю фразу статьи 3 (8) Брюссельской конвенции 1924 года, прямо запрещающую оговорки, дающие перевозчику право на «страховое возмещение». Однако было отмечено, что этот подход вызывает трудности, поскольку: 1) некоторые оговорки не имеют юридической силы лишь при некоторых обстоятельствах и имеют таковую при других обстоятельствах, и 2) признание некоторых оговорок недействительными может привести к тому, что для достижения тех же целей юристы — составители документа могут подготовить новые формулировки.

76. В соответствии с третьим подходом предлагается введение санкций за применение оговорок, не имеющих юридической силы. В третьем докладе Генерального секретаря выдвигаются два альтернативных проекта положений*. Первая альтернатива (проект предложения В (1), пункт 14) лишает перевозчика права на ограничение ответственности, предусмотренного Конвенцией, когда он в ходе судебного или арбитражного разбирательства ссылается на оговорку, явно не имеющую юридической силы. Вторая альтернатива (проект предложения В (2), пункт 17) устанавливает ответственность перевозчика за все расходы, потери или ущерб (например, судебные издержки), связанные с наличием оговорок, не имеющих юридической силы.

77. В соответствии с четвертым подходом предлагается, чтобы Конвенция требовала включения в договор перевозки уведомления оговорки в отношении оговорок, не имеющих юридической силы. В третьем докладе Генерального секретаря содержится проект положения (проект предложения С, пункт 21), который требует, чтобы все договоры перевозки или коносамента включали заявление о том, что: а) перевозка регулируется положениями Конвенции, и б) любая оговорка, отклоняющаяся от положений Конвенции, не имеет юридической силы. Если договор перевозки или коносамент не содержит требуемого заявления, перевозчик в порядке санкции в соответствии с пунктом 2 проекта положения лишается права на ограничение ответственности, предусматриваемого правилами Конвенции. В докладе отмечается, что подобный подход был применен в Варшавской конвенции (о воздушных перевозках) и в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (Конвенция КДПГ).

В. Прения в Рабочей группе

78. Рабочая группа обсудила проблемы, связанные с включением в коносамента оговорок, не имеющих юридической силы, и рассмотрела решения, основанные на вышеизложенных проектах предложений. Ряд представителей подчеркнули, что эти предложения дополняют друг друга и не являются взаимоисключающими.

79. Большинство представителей согласилось с необходимостью выработки на основе проекта предложения А (см. пункт 74, выше) общего положения, устанавливающего правовой статус оговорок, которые не соответствуют положениям Конвенции.

⁵² «Конносамента», доклад секретариата ЮНКТАД, TD/V/C.4/ISL/6/Rev.1, пункт 295 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.72.II.D.2).

* См. следующий раздел настоящего тома.

С другой стороны, один из представителей отметил, что в таком положении нет необходимости, поскольку положения Конвенции в любом случае являются обязательными.

80. Были сформулированы предложения для внесения большей ясности в положения пункта 1 проекта предложения А. Кроме того, один из представителей предложил исключить любую ссылку на отделение оговорок, не имеющих юридической силы, от остальных положений договора на том основании, что такое правило явится источником возникновения споров.

81. По мнению ряда представителей, в общем положении проекта предложения А должно быть точно указано, что оно распространяется на все оговорки договора перевозки, независимо от того, содержатся ли они в коносаменте или другом документе, подтверждающем договор перевозки. Один из представителей выразил озабоченность по поводу того, что даже при наличии такой широкой терминологии сохраняется возможность заключения, в соответствии с системами общего права, дополнительных соглашений, не соответствующих положениям Конвенции, но не охватенным данным положением.

82. Высказывалось мнение, что проект предложения А имеет слишком широкую сферу применения, поскольку он распространяется на все положения Конвенции, вместо того чтобы допускать некоторую степень свободы договора в рамках Конвенции по тем областям, которые не считаются обязательными. По мнению другого представителя, необходимо обеспечить гибкость в отношении применения сферы Конвенции, что позволит сторонам в некоторых обстоятельствах изменять бремя ответственности.

83. Большинство представителей поддержали пункт 2 проекта предложения А, придающий юридическую силу оговоркам, увеличивающим ответственность или обязательства перевозчика. Два представителя выразили сомнение относительно необходимости требовать подтверждения в документе оговорок, увеличивающих ответственность перевозчика.

84. Ряд представителей, которые поддержали это общее положение проекта предложения А, выступили также за включение пояснительного списка не имеющих юридической силы оговорок в качестве приложения к основному положению.

85. Что касается включения санкции, для того чтобы удерживать перевозчиков от применения не имеющих юридической силы оговорок (проекты предложений В (1), В (2) и С), то большинство представителей высказались за включение санкции, но не было достигнуто определенного согласия в отношении формы этой санкции.

86. Некоторые представители высказались в поддержку санкции, которая устранила бы ограничение ответственности, предусмотренное Конвенцией (проект предложения В (1)). Однако большинство представителей придерживались мнения, что такая санкция является чрезмерной. Было отмечено, что эта санкция ограничивается случаями ссылки на оговорки, которые «явно» противоречат Конвенции; одна-

ко большинство представителей выразили беспокойство относительно трудностей, присущих определению оговорок, «явно» не имеющих юридической силы.

87. Большинство представителей, поддерживающих концепцию санкции за применение оговорок, не имеющих юридической силы, высказались в пользу подхода, который изложен в проекте предложения В (2) и в соответствии с которым перевозчик несет ответственность за все расходы, потери или ущерб, вызванные не имеющими юридической силы оговорками. Однако один из представителей возразил против такой альтернативы, поскольку ее применение позволило бы отнести судебные издержки при судебном иске на счет проигрывающей стороны, что несовместимо с законодательством этой страны. Другой представитель, выступивший против концепции санкции, сделал аналогичную оговорку в отношении этой альтернативы на том основании, что судебные расходы должны определяться национальными нормами.

88. Несколько представителей возражали против подхода, изложенного как в проекте предложения В (1), так и в проекте предложения В (2), на том основании, что эти положения не являются необходимыми и могут дать произвольные результаты.

89. Большинство представителей высказались за включение уведомляющего положения в договор перевозки на основании проекта предложения С (см. пункт 77, выше). С другой стороны, была выражена незначительная поддержка санкции, которая предусматривает лишение перевозчика права на ограничение ответственности, когда в договоре перевозки не содержится требуемого уведомления.

90. Большинство представителей пришли к выводу, что какая-то санкция необходима. Несколько представителей указали, что санкцию, соответствующую положениям проекта предложения В (2) (см. пункты 76 и 87, выше), можно было бы объединить с проектом предложения С. Один из представителей отметил, что, если этот последний подход не будет принят, проблема санкции за отсутствием требуемого уведомления будет оставлена на усмотрение национальных законодательных органов. Выступая в пользу санкции, аналогичной предусмотренной в проекте предложения В (2), а не той, которая первоначально содержалась в проекте предложения С, несколько представителей отметили, что санкция, отменяющая ограничение ответственности перевозчика в случае отсутствия требуемого уведомления, вызвала осложнения в Варшавской конвенции (о воздушных перевозках) и была опущена при последнем пересмотре входящих в Конвенцию правил перевозки пассажиров. Некоторые из этих представителей отметили, что проект предложения В (2) предусматривает санкцию, аналогичную принятой в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).

91. Некоторые представители возразили против включения в коносамент и другие документы какого-либо положения, требующего конкретного уве-

домления. В этой связи было отмечено, что такое требование будет несовместимо с тенденцией к снижению расходов путем использования в международных перевозках меньшего числа документов.

92. По мнению одного из представителей, это положение должно зависеть от выдачи документа, который может содержать требуемое заявление. Однако два представителя считали, что такое условие не является необходимым, поскольку, если не будет выдаваться никакого документа, не будет основания для включения не имеющей юридической силы оговорки. На вопрос относительно языка, который будет использоваться для выдачи уведомления, эти представители ответили, что уведомление будет составлено на том же языке, что и остальные положения документа.

93. По общему мнению Рабочей группы, Редакционная группа должна разработать положения о не имеющих юридической силы оговорках в соответствии с принципами, одобренными Рабочей группой.

С. Доклад Редакционной группы

94. После обсуждения Рабочей группой этот вопрос был передан Редакционной группе. Доклад Редакционной группы с поправками, внесенными Рабочей группой⁵³ в текст предложенного проекта положений, читается следующим образом:

Часть IV доклада Редакционной группы

ОГОВОРКИ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ

На основе мнений, высказанных членами Рабочей группы, Редакционная группа рассмотрела вопрос о пересмотре настоящей Конвенции, с тем чтобы более эффективно решить проблему оговорок, не имеющих юридической силы, в договорах перевозки. На основе этих мнений Редакционная группа рекомендует следующий текст:

1. Любое условие в договоре перевозки или коносамента, или любом другом документе, подтверждающем договор перевозки, не имеет юридической силы в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влияет на действительность других положений договора или документа, частью которого является это условие. Оговорка, дающая перевозчику право на страховое возмещение в отношении груза, или любая аналогичная оговорка не имеют юридической силы.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи, перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выписывается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор перевозки, он должен включать заявление о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишь-

⁵³ Рабочая группа внесла следующие поправки: а) к русскому тексту не относятся; б) слова «прямо или косвенно» были вставлены после слова «противоречит» в первой фразе пункта 1; в) слова «или любая аналогичная оговорка» были вставлены после слова «груза», а слова «рассматривается как противоречащая положениям настоящей Конвенции» были заменены словами «не имеет юридической силы».

При рассмотрении этого доклада Рабочей группой следующие дополнения и поправки были внесены по просьбе Председателя Редакционной группы: а) к замечаниям по предложенным проектам положений были добавлены замечания 4 и 5; и б) пункт 3 предложенного проекта положений был изменен в результате снятия двоеточия после слова «что», а также кавычек в последующей фразе.

ют юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, предъявляющее права на груз, потерпело убытки в связи с условием, которое юридически недействительно в силу настоящей статьи или в результате отсутствия упомянутого в предыдущем пункте заявления, перевозчик выплачивает компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы полностью возместить истцу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Перевозчик выплачивает, кроме того, компенсацию за издержки, понесенные истцом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом суда, на рассмотрение которого передано дело.

Замечания по предложенному проекту положений

Внимание Рабочей группы обращено на следующее:

1. Один из представителей высказал мнение, что после пункта 1 следует включить отдельный пункт, представляющий собой широкий перечень особенностей, общих для различных видов оговорок, не имеющих юридической силы.

2. Некоторые представители, возражавшие против пункта 3 вышеизложенного проекта текста, высказали мнение, что его следует заключить в скобки, чтобы указать, что этот пункт необходимо рассмотреть еще раз. Один из представителей заявил, что это положение об уведомлении не идет достаточно далеко, поскольку оно не предусматривает включения основных положений Конвенции в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки. По мнению другого представителя, после слова «Конвенции» следует включить слова «или любого другого национального законодательства, основанного на этой Конвенции».

3. Ссылаясь на пункт 4, один из представителей заявил, что после слова «издержки» во второй фразе пункта следует включить слова «включая гонорар адвокату».

4. Предложенный проект положений должен заменить статьи 2, 3 (8) и 5 (1) Брюссельской конвенции 1924 года.

5. Учитывая предложенный проект положений, Рабочая группа, возможно, исключит пункт 5 статьи А в части J Компильации.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

95. Рабочая группа рассмотрела и утвердила доклад Редакционной группы, включая предложенный проект положений⁵⁴. В отношении доклада были сделаны следующие комментарии и оговорки:

а) один из представителей возражал против включения слов «прямо или косвенно» после слова «противоречит» в первой фразе пункта 1;

б) некоторые представители возражали против включения положения, предусматривающего санкцию, поскольку они считали, что оно не является необходимым и в разработанной формулировке в действительности не обеспечивает санкции.

V. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗА НА ПАЛУБЕ

A. Введение

96. В рабочем документе, подготовленном Секретариатом, дано резюме прений и решений третьей сессии Рабочей группы по этому вопросу⁵⁵. В нем отмечается, что определение «грузов» (статья 1 с Конвенции 1924 года) было пересмотрено, с тем чтобы из сферы применения Конвенции не исключать

⁵⁴ См. сноску 53, выше.

⁵⁵ A/CN.9/WG.III/JP.14; доклад о третьей сессии (A/CN.9/63), пункты 23—29 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV).

перевозку груза на палубе⁵⁶. В документе обращается также внимание на два предложения, представленные на третьей сессии, в отношении которых решение еще не принято⁵⁷.

97. Согласно варианту А перевозчики освобождаются от ответственности за риски, присущие перевозке груза на палубе, в тех случаях, когда такая перевозка разрешена по договору перевозки.

98. Вариант В включает принципы, касающиеся неразрешенной палубной перевозки, которые были рекомендованы Редакционной группой на третьей сессии Рабочей группы⁵⁸. Основные положения составляющей части варианта В сводятся к следующему: 1) перевозка на палубе допускается лишь с согласия грузоотправителя в соответствии с обычной практикой, либо там, где требуется, — в соответствии с нормами и положениями действующего права; 2) если согласие грузоотправителя не отражено в коносаменте, на перевозчике лежит бремя доказательства того, что такое согласие имеется, и, кроме того, этот перевозчик не имеет права ссылаться на это согласие в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент; 3) если груз перевозится на палубе без согласия грузоотправителя и вопреки обычной практике или нормам и положениям действующего права, перевозчик несет ответственность за потери или порчу груза, вызванные перевозкой на палубе (причем в этих случаях действуют положения об ограничении ответственности перевозчика, если перевозчику не вменяются в вину преднамеренные неправомерные действия).

В. Прения в Рабочей группе

99. Все представители, высказавшие свои замечания по варианту А, заявили, что положение, освобождающее перевозчика от ответственности за риск, присущий перевозке груза на палубе, является излишним в свете пересмотренного основного правила об ответственности перевозчиков. Поэтому Рабочая группа решила не утверждать этого предложения.

100. Большинство представителей высказались в поддержку варианта В. Многие из них заявили, что это предложение следует дополнить правилом, предусматривающим, что перевозка груза на палубе вопреки четко выраженному соглашению о перевозке его в трюмах будет рассматриваться как преднамеренное неправомерное действие, и в этом случае положения об ограничении ответственности не будут применяться⁵⁹. Однако эти представители заявили, что в других случаях неразрешенной перевозки на палубе правила об ограничении ответственности будут по-прежнему применяться.

101. Несколько представителей заявили, что любая неразрешенная перевозка груза на палубе является, фактически, преднамеренным неправомерным действием и что, следовательно, во всех случаях

неразрешенной перевозки на палубе перевозчик не должен ссылаться на положения, определяющие пределы ответственности перевозчика. По мнению некоторых из этих представителей, важно было предусмотреть неограниченную ответственность за всякую неразрешенную перевозку на палубе, поскольку страхование покрывает обычно лишь груз, перевозимый в трюмах; следовательно, в случае неразрешенной перевозки на палубе грузоотправитель или грузополучатель будут лишены права на получение страхового возмещения в отношении груза. Такое положение является еще более непростительным в случаях, когда грузоотправитель или грузополучатель заключают договор страхования на четко выраженных условиях, что груз перевозится в трюмах, а затем к своему смятению они обнаруживают, что груз перевозился на палубе и что они не имеют никакого страхового покрытия.

102. Один из представителей высказался в пользу правила, предусматривающего абсолютную ответственность перевозчика, независимо от вины, за все случаи потери или порчи груза, перевозимого на палубе без разрешения.

С. Доклад Редакционной группы

103. После обсуждения в Рабочей группе, вопрос о перевозке груза на палубе был передан на рассмотрение Редакционной группы. В докладе Редакционной группы, включая проект положения, касающийся перевозки груза на палубе, в который Рабочая группа внесла незначительное изменение⁶⁰, говорится следующее:

Часть V доклада Редакционной группы

ПАЛУБНЫЙ ГРУЗ

Редакционная группа рассмотрела вопрос о добавлении к Брюссельской конвенции положения, касающегося палубных перевозок груза. На основе мнений, высказанных в ходе обсуждения данного вопроса в Рабочей группе, был подготовлен проект положения.

Редакционная группа рекомендует следующее положение о палубных перевозках груза:

1. Первозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем [обычной практике определенного маршрута] либо нормам или положениям статутного права.

2. Если перевозчик и грузоотправитель согласились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик включает в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, указание по этому поводу. При отсутствии подобного указания перевозчик обязан доказать, что соглашение о перевозке груза на палубе было достигнуто; однако перевозчик не имеет права ссылаться на заключение подобного соглашения в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозится на палубе в нарушение положений пункта 1, перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке, вызванную исключительно перевозкой груза на палубе, в соответствии с положениями статей []⁶¹. Это положение распространяется и на тот случай, когда перевозчик в соответствии с пунктом 2 данной статьи, не имеет права ссылаться

⁵⁶ Часть А Компилляции.

⁵⁷ А/СН.9/УГ.ИИ/УР.14, пункты 5 и 13.

⁵⁸ Там же, пункт 11.

⁵⁹ Доклад о пятой сессии, пункт 26 (2); Компилляция, часть J, статья С (ущерб, возникающий в результате преднамеренных неправомерных действий).

⁶⁰ В пункте 1 слова «обычной практике определенного маршрута» были заключены в квадратные скобки.

⁶¹ Имеются в виду положения об ограничении ответственности, которые изложены в статьях А и С части J Компилляции.

на соглашение о перевозке груза на палубе в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

4. Перевозка груза на палубе вопреки определенному соглашению о перевозке в трюмах рассматривается как преднамеренное неправомерное действие и подпадает под действие положения статьи []⁶².

Редакционная группа рекомендует заменить проект положения в части С Компильяции вышеизложенным проектом положения.

Замечание по предложенному проекту положения

В отношении пункта 3 некоторые представители высказали мнение, что его следует исключить.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

104. Рабочая группа рассмотрела доклад Редакционной группы⁶³ и одобрила доклад Редакционной группы, включая предложенный проект положения.

105. В ходе рассмотрения доклада Редакционной группы по вопросу о перевозке груза на палубе представители в Рабочей группе высказали следующие замечания и оговорки:

a) Большинство представителей возразили против фразы «обычной практике определенного маршрута» по ряду причин. По мнению одних, эта фраза является неопределенной. По мнению других представителей, термин «обычная практика» трудно определить, ибо практика может изменяться в зависимости от региона и даже от порта. Один из представителей зарезервировал свою позицию в отношении вышеуказанной фразы, а другой представитель выступил против какого-либо упоминания слов «обычная» или «практика». Отмечалось, что этот вопрос нуждается в дальнейшем изучении и рассмотрении, поэтому эта фраза в пункте 1 была заключена в квадратные скобки.

b) Ряд представителей предложили внести в пункт 2 проекта положения о перевозке палубного груза поправку, предусматривающую, что в коносаменте или другом документе, подтверждающем договор перевозки, должно четко указываться, что перевозка должна или может осуществляться на палубе, независимо от того, имеет ли перевозчик право перевозить груз на палубе в силу соглашения с грузоотправителем, обычной практики определенного маршрута или норм и положений статутного права. Эти представители предложили заменить пункты 2, 3 и 4, которые были рекомендованы Редакционной группой, следующим текстом:

«2. В любом из случаев, упомянутых в пункте 1, выше, перевозчик включает в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, соответствующее указание. При отсутствии подобного указания на перевозчике лежит бремя доказательства своего права на палубную перевозку, упомянутого в пункте 1; однако перевозчик не имеет права ссылаться на такое право в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

⁶² Имеется в виду положение об ограничении ответственности в случаях преднамеренных неправомерных действий, которое изложено в статье С части J Компильяции.

⁶³ См. сноску 60, выше.

3. В тех случаях, когда груз перевозится на палубе в нарушение положений пункта 1, перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке, вызванную исключительно перевозкой груза на палубе, в соответствии с положениями статей []⁶⁴. Это положение распространяется и на тот случай, когда перевозчик в соответствии с пунктом 2 данной статьи не имеет права ссылаться на право на палубную перевозку в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

4. Перевозка груза на палубе в нарушение вышеизложенных положений пунктов 1 и 2 рассматривается как преднамеренное неправомерное действие и подпадает под действие положения статьи []⁶⁵.

c) Рабочая группа приняла к сведению замечания и проект предложения, содержащийся в подпункте b, выше, и постановила рассмотреть это предложение на следующей сессии Рабочей группы.

d) Один из представителей предложил исключить пункты 2 и 3, которые были рекомендованы Редакционной группой, а другой представитель отметил, что эти пункты следует заключить в квадратные скобки.

e) Один из представителей, о котором упоминалось в пункте b, выше, зарезервировал свою позицию в отношении пунктов 3 и 4, рекомендованных Редакционной группой, поскольку эти положения не обеспечивают достаточную защиту для грузоотправителя или грузополучателя. Этот представитель заявил, что в том случае, если грузоотправитель не сообщает страховщику о том, что груз перевозится на палубе, страхование может утратить силу в отношении груза, перевозимого таким образом. Кроме того, если грузоотправитель не знает, что груз будет перевозиться на палубе, он может не предоставить упаковку, отвечающую требованиям такой перевозки. В силу этих причин перевозка на палубе должна разрешаться лишь в соответствии с четко выраженным согласием. Кроме того, если перевозчик перевозит груз на палубе не в соответствии с требованиями, он должен нести полную ответственность за все случаи утраты или повреждения груза, являющиеся результатом небрежности иного характера, а не только за утрату или повреждение, являющиеся результатом перевозки на палубе.

VI. ПЕРЕВОЗКА ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ

A. Введение

106. Брюссельская конвенция 1924 года исключает «живых животных» из определенного термина «груз» в статье 1 с, в результате чего перевозка живых животных выпадает из сферы действия Конвенции. Рабочая группа на третьей сессии (1972 год) рассмот-

⁶⁴ Ссылка делается на положение об ограничении ответственности, предусмотренное в статьях A и C части J Компильяции.

⁶⁵ Ссылка делается на положение об ограничении ответственности в случаях преднамеренного правонарушения, предусмотренное в статье С части J Компильяции.

рела вопрос о том, следует ли включать перевозку живых животных в сферу действия Конвенции. Однако на этой сессии ввиду отсутствия договоренности о подходе к решению данной проблемы было решено просить Международный институт унификации частного права (МИУЧП) подготовить исследование по данному вопросу⁶⁶. Исследование, подготовленное МИУЧП в связи с вышеуказанной просьбой, было рассмотрено на настоящей сессии Рабочей группой⁶⁷.

107. В исследовании о перевозке живых животных, подготовленном МИУЧП, содержатся три альтернативных предложения. Предложение I включает перевозку живых животных в рамках сферы действия Конвенции. Однако ввиду рисков, связанных с такой перевозкой, было предложено добавить к статье 3 (8) Конвенции оговорку, предусматривающую следующее:

«Однако в отношении перевозки живых животных в договоре перевозки допускаются любые соглашения, условия и постановления об ответственности перевозчика и о гарантиях возмещения ущерба, связанного с теми видами риска, которые присущи таким перевозкам».

108. Предложение II также связано с включением вопроса о живых животных в сферу действия Конвенции, однако оно освобождает перевозчика от ответственности в случае особого риска, присущего перевозке животных. На перевозчике лежит бремя доказательства того, что утрата или повреждение являются следствием такого риска. Предложение II предусматривает нижеследующее:

«Что касается живых животных, то перевозчик освобождается от ответственности, когда утрата или повреждение являются результатом особого риска, присущего перевозке таких животных. Когда перевозчик доказывает, что утрата или повреждение могли по фактическим обстоятельствам являться следствием этого риска, действует презумпция, что утрата или повреждение являются его следствием, если только не будет доказано, что, напротив, этот риск не был их полной или частичной причиной. Кроме того, перевозчик должен представить доказательство того, что все меры, которые он должен был принять при данных обстоятельствах, были приняты и что он выполнял все данные специальные инструкции».

109. Предложение III также предполагает включение живых животных в сферу действия Конвенции. В отличие от других предложений перевозка живых животных включается в сферу действия общих правил Конвенции об ответственности. Однако в соответствии с предложением III предусматривается, что к статье 4 (б) Гаагских правил будет добавлен пункт, касающийся уведомления перевозчика грузоотправителем о характере опасности при перевозке определенных видов животных и о мерах, которые может

принимать перевозчик, если эти животные создадут опасность. Этот пункт гласит:

«Грузоотправитель, передающий перевозчику живых животных, должен до приемки их перевозчиком точно указать ему на характер опасности, которую они могут представлять, и при необходимости сообщить ему, какие меры предосторожности следует принимать. Если эти животные создадут опасность для судна и груза, то в любой момент до разгрузки они могут быть выгружены в любом месте, обезврежены или умерщвлены без возникновения ответственности для перевозчика, если только не имеет места общая авария, при условии, что перевозчик докажет, что им были безрезультатно приняты все меры, которые могли на разумном основании требоваться в данном случае».

В. Прения в Рабочей группе

110. Рабочая группа в целом высказалась за включение живых животных в сферу применения Конвенции. Было указано, что общие правила Конвенции об ответственности следует применять к живым животным, поскольку перевозка живых животных является лишь одним из видов перевозки грузов. Один представитель также заявил, что для перевозки живых животных, подобной перевозке некоторых фруктов и овощей, требуется поддержание соответствующей вентиляции, а также призвал грузоотправителей давать точные инструкции перевозчику относительно обращения с грузом. Другие представители заметили, что возложение на перевозчика ответственности, согласно Конвенции, за перевозку живых животных будет способствовать нормальному обращению с живыми животными.

111. Два представителя высказались против применения правил Конвенции об ответственности к перевозке живых животных. В поддержку этого положения выступил один представитель, который заявил, что исследование МИУЧП, по его мнению, не содержит доказательств неразумных потерь, понесенных грузоотправителями из-за исключения живых животных из сферы действия Конвенции; с другой стороны, возросшая ответственность в этом отношении приведет к более высоким фрахтовым ставкам. Один из наблюдателей отметил, что при существующей практике страхования ущерб, наносимый живым животным, не может быть полностью охвачен страхованием, как это делается в отношении ущерба, причиняемого другим грузам.

112. Большинство членов Рабочей группы одобрили подход, принятый в вышеизложенном предложении II (пункт 108, выше). В соответствии с предложением II перевозка живых животных включается в сферу действия Конвенции, однако перевозчик освобождается от ответственности за особый риск, присущий такой перевозке, если перевозчик сможет доказать, что утрата или повреждение являются результатом особого риска, присущего таким перевозкам. Некоторые сторонники этого предложения отметили, что живые животные представляют собой особую категорию груза и поэтому необходимо предусмотреть специальное положение, касаю-

⁶⁶ А/CN.9/63, пункты 30 и 34 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV).

⁶⁷ А/CN.9/WG.4 III/ WP.11; содержится в настоящем томе, часть вторая, ниже.

щеся этого вопроса. Два представителя, указавшие, что они могут поддержать основную цель предложения II, заявили, что их поддержка зависит от изменения предложенного правила о бремени доказательств. По предложению этих представителей это правило должно предусматривать ответственность перевозчика лишь в том случае, если лицо, предъявляющее претензию, доказало, что утрата или повреждение, нанесенные живым животным, произошли по вине перевозчика.

113. Ряд представителей выступили в пользу предложения III (см. пункт 109, выше), которое включает перевозку живых животных в сферу действия Конвенции без оговорки в отношении особого риска, но с добавлением к Конвенции положения об опасности, связанной с перевозкой живых животных. Представитель, выступивший в поддержку основной цели предложения III, указал, что, хотя в связи с перевозкой живых животных и могут возникнуть специальные проблемы, нет никаких оснований для установления особого режима для такого груза. Перевозчики должны знать об общих наклонностях животных, и от грузоотправителей требуется лишь уведомление перевозчика об особых наклонностях живых животных, составляющих груз; предложенное положение, касающееся уведомления об опасности, является двусмысленным в отношении требования, согласно которому грузоотправитель должен точно указать на характер опасности.

114. Два представителя высказались в пользу предложения I (см. пункт 107, выше), в соответствии с которым, по их мнению, Конвенция будет применяться к перевозке живых животных лишь при условии применения разумных оговорок о частичной отмене. В поддержку этого предложения было указано, что животные являются чувствительными и реагируют по-разному на климатические и другие физические изменения. Другие представители считали предложение I неудовлетворительным, поскольку оно дает возможность сторонам обойти общие правила Конвенции об ответственности.

С. Доклад Редакционной группы

115. Проект после обсуждения в Рабочей группе был передан Редакционной группе, с тем чтобы, если окажется невозможным достичь согласованного мнения по тексту проекта, были подготовлены альтернативные тексты на основе двух предложений (II и III), получивших наиболее широкую поддержку в Рабочей группе. Редакционная группа согласилась пересмотреть определение «груза» для замены статьи 1 с Брюссельской конвенции 1924 года. Редакционная группа решила также добавить правило об особом риске при перевозке живых животных и внесла некоторые замечания, которые были включены в доклад Рабочей группы. Этот доклад, включающий проекты положений, приводится ниже⁶⁸.

⁶⁸ Доклад Редакционной группы выпускается с поправками Рабочей группы. Рабочая группа внесла следующие изменения в проекты текстов: а) в пункте 1 после слова «груз» слова «означает любой груз, включая живых животных» были заменены вышеприведенной формулировкой; б) в пункте 2 первое предложение

Часть VI доклада Редакционной группы

ПЕРЕВОЗКА ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ

На основе мнений, высказанных представителями в Рабочей группе, Редакционная группа рассмотрела вопрос о включении в Конвенцию положения о морской перевозке живых животных и рекомендует следующие проекты текстов:

Определение понятия «груз»

Заменив часть А в Компилляции:

«Груз» включает имущество, товары, предметы и изделия любого рода, включая живых животных.

Правило об особом риске в связи с перевозкой живых животных

Это правило станет пунктом 4 части D в Компилляции, причем нынешний пункт 3 части D станет новым пунктом 5^{*}:

«В отношении живых животных перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, повреждение или задержка в доставке являются результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что в этих обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в доставке могут быть отнесены за счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в доставке были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

Замечания по предложенным проектам положений

Внимание Рабочей группы обращено на следующее:

1. Некоторые представители возражали против оговорки об особом риске, связанном с перевозкой живых животных. Эти представители считали, что в отношении живых животных необходимо применять такой же режим, как и в отношении любого другого груза, и что к перевозке живых животных должно применяться основное правило об ответственности перевозчика.

2. Два представителя предложили начать вторую фразу оговорки об особых рисках, связанных с перевозкой живых животных, словами «Если перевозчик доказывает, что он принял все меры, требуемые от него в этих обстоятельствах, и что он выполнил специальные инструкции...».

3. Некоторые представители предложили расширить статью 4 (б) существующей Конвенции, с тем чтобы включить в нее перевозку животных, которые опасны по своей природе или становятся опасными во время рейса. Один из представителей согласился впоследствии представить Редакционной группе проект текста с подобным изменением статьи 4 (б).

Д. Рассмотрение доклада Редакционной группы

116. Рабочая группа рассмотрела вышеприведенный доклад Редакционной группы⁶⁹. Рабочая группа утвердила доклад Редакционной группы, включая проект текста.

117. В отношении проектов положений были высказаны следующие замечания и оговорки:

а) Один из представителей высказался в пользу сохранения определения понятия «груз» в первоначальном

кончается словами «являются результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки», а не словами «являются результатом особых рисков, свойственных перевозке живых животных»; с) во втором предложении пункта 2 слова «утрата, повреждение или задержка в доставке» во всех трех случаях, где они фигурируют, заменяют слова «утрата или повреждение».

* Следует отметить, что Рабочая группа на этой сессии не приняла никакого решения относительно нового пункта 3 части D Компилляции. Этот пробел можно заполнить включением проекта положения «Задержка при доставке: утрата груза» (см. пункт 2б, выше) в качестве пункта 3.

⁶⁹ См. сноску 68, выше.

чальной формулировке, изложенной в докладе Редакционной группы, которая гласит:

„Груз” означает любой груз, включая живых животных»;

b) Несколько представителей, возражавших против пункта 2 предложенного проекта текста, заявили, что его необходимо заключить в квадратные скобки. Некоторые из этих представителей считали, что слова «особых рисков, присущих» должны стать предметом дальнейшего исследования. Эти представители выразили обеспокоенность по поводу того, что слова «особые риски, присущие» вызовут трудности толкования.

c) Один из представителей зарезервировал свою позицию в отношении пункта 2.

d) Несколько представителей считали целесообразным, чтобы Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предложила Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) подготовить руководство по вопросу о морской перевозке живых животных. Несколько других представителей возражали против этого предложения, некоторые из этих представителей считали, что этот вопрос должен быть рассмотрен ИМКО по инициативе ее членов. Наблюдатель от ИМКО заявил, что он сообщит своей Организации о вышеприведенных замечаниях.

e) Один из представителей предложил внести во второе предложение статьи 4 (6) Брюссельской конвенции 1924 года следующее изменение: между словами «если» и «какой-либо из таких грузов, погруженный с ведома» вставить слова «окажется опасным». Это предложение было внесено для того, чтобы включить в сферу действия этой статьи перевозку живых животных. Другой представитель в принципе поддержал упомянутое выше предложение, но считал, что его следует рассмотреть на будущей сессии Рабочей группы; он также заявил, что на этой сессии Рабочая группа, возможно, пожелает внести другие изменения в статью 4 (6), предусматривающие, чтобы любые меры, принимаемые перевозчиком для защиты судна или его груза, соответствовали опасности, связанной с соответствующим грузом.

VII. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНОВ «ПЕРЕВОЗЧИК», «ДОГОВАРИВАЮЩИЙСЯ ПЕРЕВОЗЧИК» И «ФАКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК»

A. Введение

118. Правила Брюссельской конвенции 1924 года, а также пересмотренные правила, одобренные Рабочей группой, касаются ответственности «перевозчика»⁷⁰. В статье 1 а Брюссельской конвенции данный термин определяется следующим образом:

«Понятие «перевозчик» включает собственника судна или фрахтователя, являющегося стороной в договоре перевозки с грузоотправителем».

119. Второй доклад Генерального секретаря, представленный на рассмотрение пятой сессии Рабочей группы (1973 год), касается некоторых проблем, которые возникают в рамках Брюссельской конвенции, в случаях, когда грузоотправитель договаривается с одним перевозчиком (договаривающимся перевозчиком) и этот перевозчик распоряжается о перевозке груза другим перевозчиком (фактическим перевозчиком)⁷¹. В связи с вышеуказанным положением необходимо также учитывать решения, принятые Рабочей группой на ее пятой сессии (1973 год), в отношении перевалки грузов. На этой сессии Рабочая группа одобрила следующее положение⁷²:

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 всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

2. Фактический перевозчик также несет ответственность за перевозку, выполняемую им 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 настоящей статье не ущемляет права регресса между перевозчиком и фактическим перевозчиком».

Доклад Редакционной группы, которая представила вышеуказанное положение Рабочей группе, включает следующие замечания по вышеуказанному положению:

«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 данной перевозке.

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 произошла в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика».

⁷¹ Второй доклад Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1), часть пятая, В (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4). Данная часть доклада в первую очередь касается проблем, возникающих из-за отсутствия в консолидированном определении «фактического перевозчика». В более широком плане проблема замены первого перевозчика вторым рассматривается во второй части вышеуказанного доклада — Перевалка.

⁷² Доклад о работе пятой сессии (A/CN.9/76), пункт 38 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5). Предложения, касающиеся статьи E, см. там же, пункты 41–44. Эти положения включены в часть I Компляции.

⁷⁰ См. одобренные Рабочей группой основные правила, регулирующие ответственность перевозчика (заменяющие статьи 3 (1) и (2) и 4 (1) и (2) Брюссельской конвенции). Часть D Компляции.

120. Обсуждение вышеуказанных положений на пятой сессии было сосредоточено на случае, когда «договаривающийся перевозчик» распоряжается о передаче груза второму (фактическому) перевозчику в промежуточном пункте между портом погрузки и портом выгрузки⁷³. Однако было отмечено, что эта проблема аналитически не отличается от того случая, когда «договаривающийся перевозчик» заменяет перевозку другим (фактическим) перевозчиком в порту погрузки. Однако во втором докладе Генерального секретаря отмечается, что, если подобная замена происходит в порту погрузки, проблема усложняется тем, что на единственном коносаменте, выданном грузоотправителю, может быть записано, что этот коносамент подписан «за капитана»; было отмечено, что такой коносамент может содержать условие «димайз» (фрахтование без команды и каких-либо судовых запасов) или условие «определенные личности перевозчика», указывающее, что договор, подтвержденный коносаментом, заключен между грузоотправителем и владельцем (или «димайз» — фрахтователем) судна, названного в коносаменте, и что линия или компания, которая выполняет коносамент, не несет ответственности по договору перевозки⁷⁴.

121. Значение, приданное коносаменту в Брюссельской конвенции 1924 года, повлияло на отношение к таким положениям в коносаменте. Однако при рассмотрении этого вопроса в настоящее время необходимо учитывать решения, принятые Рабочей группой на текущей шестой сессии (см. часть II настоящего доклада, выше), в отношении «документальной» сферы применения Конвенции. Таким образом, вместо положения статьи 1 *b* Брюссельской конвенции, согласно которому термин «договор перевозки» применяется исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему товарораспорядительным документом..., Рабочая группа одобрила положение (пункты 48 и 49, выше), согласно которому «положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки грузов»⁷⁵.

В. Прения в Рабочей группе

122. Рабочая группа обсудила обязательства по Конвенции, возникающие в том случае, когда грузоотправитель договаривается с одним перевозчиком (договаривающимся перевозчиком) и этот перевозчик распоряжается о перевозке груза другому (или фактическому) перевозчику. Рабочая группа в общем согласилась с тем, что этот вопрос выходит за рамки редакционных проблем и представляет вопрос по существу: какой перевозчик или перевозчики несут ответственность по Конвенции?

123. Ряд представителей заявили, что ответственность следует возлагать на «договаривающегося

⁷³ Доклад о работе пятой сессии (A/CN.9/76), пункты 30 *b* и 33 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

⁷⁴ Второй доклад Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1), часть пятая, В, пункт 5 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁷⁵ Исключения из данного положения указаны в пункте 48, выше.

перевозчика» и его не следует освобождать от этой ответственности вследствие того, что он поручает перевозку данных грузов другому перевозчику. Некоторые из этих представителей заявили, что ответственности «договаривающегося перевозчика» достаточно и что нет необходимости возлагать ответственность на перевозчика-«заместителя», или «фактического» перевозчика.

124. По мнению же других представителей, необходимо предусмотреть возможность возложения ответственности на «фактического перевозчика», которого можно определить как судового оператора, влияющего на данный рейс во исполнение данного договора перевозки. Было высказано мнение, что по меньшей мере в тех случаях, когда «договаривающийся перевозчик» в коносаменте не назван, достаточно ответственности «фактического перевозчика». В поддержку этого мнения было отмечено, что «договаривающийся перевозчик» может не располагать значительными средствами, а «фактический перевозчик», выступающий в качестве судовладельца и судового оператора, может дать грузоотправителю или грузополучателю более основательную гарантию выполнения своих обязательств.

125. Другие представители согласились с приведенными выше замечаниями о том, что «договаривающийся перевозчик» может не располагать финансовыми гарантиями; однако они отметили, что возложение ответственности лишь на «фактического перевозчика» может вызвать аналогичные проблемы практического характера, поскольку может оказаться трудным отыскать владельца судна, которое фактически выполнило перевозку, или он может не располагать активами. В подобном случае единственным лицом, способным ответить по претензиям, может быть «договаривающийся перевозчик».

126. Эти представители отметили, что, в соответствии с утвержденным Рабочей группой на пятой сессии основным положением по вопросу о перевалке (статья D, цитировалось выше, в пункте 119), ответственность возлагается на первоначального перевозчика (договаривающегося перевозчика), а также и на «фактического перевозчика» за выполняемую им перевозку⁷⁶. Было высказано мнение, что положение о перевалке грузов — с незначительными изменениями⁷⁷ — способно послужить целесообразным решением в тех случаях, когда «договаривающийся перевозчик» с начала данной перевозки поручает перевозку другому перевозчику (фактическому перевозчику).

⁷⁶ Во втором докладе Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1), часть пятая, В (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4), было отмечено, что это положение исключает возможность получения грузоотправителем (или грузополучателем) возмещения от обоих перевозчиков свыше предусмотренного Конвенцией (пункт 3), и не ущемляет права регресса между обоими перевозчиками (пункт 4).

⁷⁷ Было отмечено, что упоминание в статье D (1) осуществления перевозчиком «предусмотренного в договоре перевозки права» затруднит применение этого положения к тем случаям, когда договаривающийся перевозчик поручает другому (фактическому) перевозчику всю перевозку.

127. Большинство представителей одобрили этот подход в качестве основы работы Редакционной группы.

128. Было уделено внимание пересмотру определения термина «перевозчик» в статье 1 а Брюссельской конвенции и разработке комплексного определения «перевозчика» и «договаривающегося перевозчика». Было отмечено, что в ответах на вопросник, разосланный Генеральным секретарем в 1972 году, содержались предложения о том, чтобы определение термина «перевозчик» относилось не только к владельцу или фрахтователю, но и к «любому иному лицу», заключающему договор перевозки; в этих ответах содержалось также предложение о включении в это определение требования о том, чтобы лицо, определенное как «перевозчик», при заключении договора⁷⁸ «действовало от своего имени». Ряд представителей поддержали оба предложения.

129. Некоторые представители считали необходимым включить особое положение на тот случай (описанный выше, в пункте 120), если перевозчик, с которым грузоотправитель заключил договор, распорядился о выдаче грузоотправителю коносамента, подписанного «за капитана», другого перевозчика (фактического перевозчика) и, возможно, содержащего также положения о том, что данный договор перевозки заключен только между грузоотправителем и «фактическим перевозчиком»⁷⁹. Вопрос о том, могут ли подобные положения препятствовать тому, чтобы перевозчик, с которым грузоотправитель заключил договор, был «договаривающимся перевозчиком», и послужить основанием для замены его вторым перевозчиком в качестве «договаривающегося перевозчика».

130. Большинство представителей согласились с тем, что «договаривающимся перевозчиком» должен оставаться тот перевозчик, с которым грузоотправитель заключил договор перевозки, и что он должен нести ответственность по Конвенции за перевозку груза до порта назначения вне зависимости от вышеизложенных положений коносамента. Для этих целей были внесены различные редакционные предложения. По одному из подходов требуется определение «договаривающегося перевозчика» в коносаменте. Другой же подход предполагает, что, когда груз принят либо «договаривающимся», либо «фактическим перевозчиком», «договаривающийся перевозчик» выдает по просьбе грузоотправителя коносамент с определенными указаниями. В соответствии с этим подходом капитан судна, перевозящего груз, уполномочивается выдавать коносамент от имени «договаривающегося перевозчика». Большинство представителей, выступавших по этому вопросу, поддержали этот второй подход.

⁷⁸ Второй доклад Генерального секретаря (А/СН.9/76/Add.1), часть пятая, В, пункт 4 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁷⁹ Перевозчик, упомянутый таким образом (зачастую без точного определения) как единственный перевозчик по данному договору, во многих случаях является владельцем судна, фрахтованного перевозчиком, с которым грузоотправитель заключил договор.

131. Некоторые представители выразили ту точку зрения, что подход, основанный на положениях о перевалке грузов, одобренных на пятой сессии (см. пункт 119, выше), не обеспечивает должной защиты интересов грузополучателя, поскольку согласно статье D (2) «фактический перевозчик» ответствен только за «выполняемую им перевозку». Отмечалось, что иногда «фактический перевозчик», доставляющий груз получателю, не выполняет всего договора перевозки. При доставке получателю поврежденного груза грузоотправителю или грузополучателю трудно выяснить, был ли груз поврежден во время перевозки, выполненной этим перевозчиком, или на более раннем этапе всей перевозки. Было также отмечено, что даже при наличии возможности выяснить, что груз был поврежден на более раннем этапе перевозки, перевозчик, выполнивший этот этап, может быть неизвестен получателю либо находиться от него на большом расстоянии. Было высказано мнение, что «фактический перевозчик», как и «договаривающийся перевозчик», должен также нести ответственность за всю перевозку, даже если он выполняет только часть перевозки. В том случае если «фактический перевозчик» выполняет только последнюю часть перевозки, а груз был поврежден на более раннем этапе, «фактический перевозчик» может взыскать компенсацию с предшествующего перевозчика. По мнению этих представителей, такой подход был бы также более практичным.

132. Другие представители отметили, что этот вопрос обсуждался на пятой сессии и положения об ответственности «фактического перевозчика» были приняты с учетом расхождения точек зрения по этому вопросу⁸⁰. Большинство представителей пришли к заключению, что этот вопрос не следует вновь поднимать на текущей сессии Рабочей группы.

С. Доклад Редакционной группы

133. Этот вопрос после обсуждения в Рабочей группе был передан на рассмотрение Редакционной группы. Доклад Редакционной группы, с внесенными в него Рабочей группой некоторыми изменениями, приводится ниже⁸¹:

Часть VII доклада Редакционной группы

ОПРЕДЕЛЕНИЕ «ПЕРЕВОЗЧИКА» И СВЯЗАННЫЕ С НИМ ПОЛОЖЕНИЯ

На основе мнений, высказанных в Рабочей группе, Редакционная группа разработала проект положений, касающихся определения «перевозчика по договору» и «фактического перевозчика», связанных с этим правил об ответственности и вытекающих из этого поправок, касающихся выдачи коносаментов. Редакционная группа рекомендует следующие положения:

⁸⁰ Доклад о работе пятой сессии (А/СН.9./76), пункты 31–32, 37 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5). Второй доклад Генерального секретаря (А/СН.9/76/Add.1), часть вторая, пункты 32–33, 41, 43 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁸¹ Рабочая группа внесла следующие поправки: а) в пункте 1, касающемся определения перевозчика, после слова «перевозки» было вставлено слово «грузов»; б) в пункте 2 статьи D слова «за выполняемую им перевозку» были переставлены в конец пункта; с) что касается замечаний по предложенному проекту положений, то было добавлено замечание 7; d) в замечание 5 была включена ссылка на статью E; e) замечание 1 было дополнено.

[Определение перевозчика]

1. «Перевозчик» или «перевозчик по договору» означает любое лицо, которое от своего имени заключает с грузоотправителем договор морской перевозки грузов.

2. «Фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчик по договору поручил перевозку грузов полностью или частично.

*[Положение о соответствующей ответственности перевозчика по договору и фактического перевозчика: статьи D и E части I Компиляции с внесенными в них поправками]**Статья D*

1. В тех случаях, когда перевозчик по договору поручил перевозку груза полностью или частично фактическому перевозчику, перевозчик по договору тем не менее по-прежнему несет ответственность за перевозку груза в целом в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

2. Фактический перевозчик также несет ответственность, в соответствии с положениями настоящей Конвенции, за выполняемую им перевозку.

3. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика по договору и фактического перевозчика, не должна превышать пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

4. Ничто в данной статье не ущемляет какого-либо права регресса между перевозчиком по договору и фактическим перевозчиком.

Статья E

1. В том случае, если в договоре перевозки предусматривается, что обусловленная часть перевозки, обозначенной в договоре, осуществляется другим лицом, помимо перевозчика по договору (посредством коносамента), ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи D.

2. Однако перевозчик по договору может снять с себя ответственность за утрату, повреждение (или задержку) груза, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика, при условии, что бремя доказательства того, что любая такая утрата, повреждение (или задержка) явились следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору.]

[Положение о выдаче коносамента]

1. Когда груз поступает под ответственность перевозчика по договору или фактического перевозчика, перевозчик по договору должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент, содержащий среди прочего сведения, упомянутые в статье [] .

2. Коносамент может быть подписан лицом, которому перевозчик по договору предоставил на это полномочия. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика по договору.

Редакционная группа рекомендует также:

i) Заменить статью 1 а Брюссельской конвенции 1924 года предложенным проектом положений об определении перевозчика, который должен быть помещен в части A Компиляции, которая, в свою очередь, должна быть озаглавлена «Определения» и которая должна также содержать предварительное определение «коносамента», ранее упомянутое в части II доклада Редакционной группы;

ii) заменить статьи D и E части I Компиляции предложенным проектом положений, содержащих поправки к этим статьям, и озаглавить часть I «Перевозка фактическим перевозчиком, включая перевалку грузов и сквозную перевозку»;

iii) включить предложенный проект положений о выдаче коносамента, вопрос о которой рассматривается в статье 3 (3) Брюссельской конвенции 1924 года, в месте, которое будет согласовано позже.

Замечания по предложенному проекту положений

Внимание Рабочей группы обращено на следующее:

1. Редакционная группа отметила, что было бы желательно сформулировать определение «договора перевозки» на более поздней стадии в свете последующих решений. В этом отношении некоторые представители высказали просьбу о том, чтобы Секретариат подготовил исследование по вопросу об определении договора перевозки и об отношениях между перевозчиком и лицом, имеющим право на груз. С этой целью было предложено следующее предварительное определение:

«Договор перевозки является договором, на основе которого перевозчик договаривается с грузоотправителем о перевозке определенного груза из одного порта в другой за уплату фрахта. В силу этого договора лицо, имеющее право на доставку груза, может осуществлять права грузоотправителя и на него распространяются обязанности последнего».

2. Один из представителей предложил иную формулировку определения перевозчика:

«Перевозчик означает лицо, которое от своего имени заключает договор морской перевозки грузов с грузоотправителем. Перевозчик именуется также перевозчиком по договору в тех случаях, когда он поручает перевозку груза полностью или частично другому перевозчику, именуемому фактическим перевозчиком».

3. Что касается определения перевозчика, то один из представителей поднял для рассмотрения на более поздней стадии вопрос о том, требуется ли, чтобы определение термина «лицо» охватывало отдельные лица, корпорации и товарищества.

4. Один из представителей зарезервировал свою позицию в отношении пункта 2 статьи D, поскольку, по его мнению, любой иск, предъявленный грузополучателем фактическому перевозчику, должен определяться внутренним законом места рассмотрения дела.

5. Что касается статей D и E, то некоторые представители подняли вопрос о том, должен ли в случаях, предполагающих перевалку грузов и сквозную перевозку, последний фактический перевозчик нести ответственность за перевозку груза в целом, даже если фактически лишь часть перевозки осуществляется этим перевозчиком. Редакционная группа отметила, в соответствии с решением Рабочей группы, что этот вопрос будет рассмотрен позднее, когда будут рассматриваться положения о перевалке грузов и сквозной перевозке.

6. В отношении включения положений, касающихся требуемых указаний в коносаменте о перевозчике по договору и фактическом перевозчике и последствий неполных или неточных сведений⁸², отмечалось, что этот вопрос следует рассмотреть на одной из будущих сессий.

7. Один из представителей возразил против предложенных изменений в пункте 1 статьи E, поскольку, по его мнению, принятое определение «фактического перевозчика» явно не подходит для случая, предусмотренного статьей E, в которой речь фактически идет о двух независимых перевозчиках.

D. Рассмотрение части VII доклада Редакционной группы

134. Рабочая группа рассмотрела вышеизложенный доклад Редакционной группы и утвердила предложенный проект положений⁸³.

⁸² См. часть пятую второго доклада Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁸³ См. сноску 81, выше.

135. Что касается пункта 2 статьи D положений о соответствующей ответственности перевозчика по договору и фактического перевозчика, то один из представителей высказал замечание о том, что в проекте положения не указывается достаточно четко, является ли владелец судна, связанный с тайм-чартером, «перевозчиком» по отношению к договору перевозки, заключенному между фрахтователем и грузоотправителем. Этот вопрос должен определяться в соответствии с внутрисудовым правом вне рамок настоящей Конвенции. Если цель предложенного проекта положений заключается фактически в том, чтобы возложить на судовладельца по тайм-чартеру ответственность как на фактического перевозчика в отношении договора перевозки между фрахтователем и третьим лицом, то, как заявил этот представитель, он будет решительно возражать против такого решения и зарезервирует свою позицию по этому вопросу. Этот представитель предложил следующий проект текста:

1. «Перевозчик» означает владельца, фрахтователя или любое другое лицо, которое заключает с грузоотправителем договор на перевозку груза.

2. В тех случаях, когда коносамент выдается фрахтователем судна по чартеру, лишь такой фрахтователь является перевозчиком для целей настоящей Конвенции, и любая оговорка в коносаменте, отрицающая то, что он является перевозчиком, считается не имеющей силы.

136. В ответ на вышеизложенные замечания два представителя высказали мнение, что проект положений не ставит целью затронуть вопрос об отношениях между судовладельцем и фрахтователем по чартеру. Эти представители особо отметили пункт 4 статьи D, в котором не затрагивается вопрос о договорных отношениях между перевозчиком по договору и фактическим перевозчиком.

VIII. ОПРЕДЕЛЕНИЕ «СУДНА»

A. Введение

137. В разделе D пятой части второго доклада Генерального секретаря⁸⁴ рассматривался вопрос об определении «судна» в Брюссельской конвенции 1924 года. Статья 1d Брюссельской конвенции гласит:

«Судно» означает любой вид судна, используемого для перевозки грузов морем».

138. Во втором докладе Генерального секретаря отмечено, что проблема, возникшая в связи с этим определением, относится к типу судов, в отношении которых действует Брюссельская конвенция, и к вопросу о том, действует ли данная Конвенция во время выполнения погрузочных и разгрузочных операций. Этот последний вопрос обсуждался на третьей сессии Рабочей группы, на которой была утверждена пересмотренная редакция статьи 1d, имевшая целью уточнить период применения Конвенции⁸⁵.

139. Во втором докладе Генерального секретаря отмечено, что пересмотренная редакция статьи 1d, распространяющая действие Конвенции на «период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика», устранит неясности, которые возникли в связи с Конвенцией 1924 года, в отношении того, распространяется ли действие Конвенции на связанные с использованием барж или лихтеров операции, осуществляемые перевозчиком в соответствии с его договором перевозки.

B. Прения в Рабочей группе

140. Некоторые представители заявили, что, по их мнению, следует изъять определение понятия «судно», поскольку в соответствии с пересмотренными положениями Конвенции в отношении периода ответственности перевозчика (статья 1e Брюссельской конвенции 1924 года) перевозчик несет ответственность в период, в течение которого груз находится в его ведении. Проблемы в отношении периода, когда груз погружается на судно или разгружается с судна, которые возникали в связи с Конвенцией 1924 года, не возникают в связи с упомянутым выше изменением статьи 1e, утвержденным Рабочей группой.

141. Многие представители считали, что решение вопроса о том, следует ли сохранить или изъять определение понятия «судно», должно быть отложено до последующей сессии. По предложению некоторых представителей Рабочая группа приняла решение заключить в квадратные скобки определение понятия «судно» в статье 1d Брюссельской конвенции 1924 года, с тем чтобы указать, что Рабочая группа хотела бы оставить этот вопрос открытым до более поздней стадии составления проекта. В этой связи было отмечено, что было бы желательно отложить принятие решения по этому определению до тех пор, пока не будет решено, следует ли использовать слово «судно» в положениях Конвенции таким образом, чтобы это оправдывало включение определения понятия «судно».

IX. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА

Время и место проведения седьмой и восьмой сессий

142. Рабочая группа рассмотрела вопрос о времени проведения своих седьмой и восьмой сессий.

143. В целях ускорения завершения работы было предложено провести седьмую сессию в текущем году, а именно в конце лета или осенью 1974 года. Было отмечено, что в соответствии с принципом ротации, которому следовала Рабочая группа, седьмая сессия будет проведена в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.

144. Секретариат сообщил Рабочей группе, что перегруженный график периодических совещаний и крупных специальных конференций, уже запланированных на вторую половину 1974 года, делает невозможным проведение сессии в Нью-Йорке в августе 1974 года и что подобное совещание не может быть проведено в Нью-Йорке в сентябре — декабре

⁸⁴ A/CN.9/76/Add.1 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁸⁵ Доклад о третьей сессии, пункт 14 (1); Компиляция (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, часть B).

1974 года в связи с очередной сессией Генеральной Ассамблеи.

145. Был поднят вопрос относительно возможности проведения седьмой сессии в Женеве осенью или зимой 1974 года. Секретариат сообщил, что самым ранним периодом, в который сессия может быть проведена в Женеве при минимальных затратах, является 25 ноября — 6 декабря 1974 года. Однако было отмечено, что проведение сессии в этот период невозможно, поскольку на часть этого периода уже запланированы два других совещания в области морского законодательства. Затем Секретариат сообщил, что совещание можно будет провести в Женеве в период 30 сентября — 11 октября, однако в этом случае будет необходимо нанять персонал для обслуживания этого совещания, причем финансовые последствия этой меры можно будет сообщить Комиссии на ее седьмой сессии (Нью-Йорк, 13 — 17 мая 1974 года).

146. Большинство представителей считали важным завершить текущую работу как можно скорее. Было отмечено, что потребуются провести две сессии, каждая продолжительностью в две недели, и что большие периоды времени между сессиями мешают непрерывности работы и задерживают представление Комиссии пересмотренных правил. Поэтому эти представители предложили провести седьмую сессию в Женеве с 30 сентября по 11 октября 1974 года, а восьмую сессию — в Нью-Йорке в январе или феврале 1975 года. С другой стороны, некоторые представители возражали против первого предложения, ссылаясь как на проблему дополнительных затрат для Организации Объединенных Наций и их правительств, так и на трудность заблаговременного получения Секретариатом исследований до такой сессии. Один из этих представителей заявил, что он не возражает против проведения двух сессий в 1975 году в сроки, которые не повлекут за собой серьезных дополнительных расходов, и указал, что такое расписание не приведет к неоправданной задержке завершения работы. Один из представителей отметил, что согласие с вышеустановленными датами обусловлено одобрением Комиссией решения Рабочей группы. Все согласились, что окончательное решение по этому вопросу может быть принято только самой Комиссией на ее седьмой сессии после рассмотрения заявления о финансовых последствиях.

147. Рабочая группа приняла решение рекомендовать Комиссии, чтобы две следующие сессии Рабочей группы были проведены: седьмая сессия в Женеве с 30 сентября по 11 октября 1974 года и восьмая сессия в Нью-Йорке в январе или феврале 1975 года.

*Темы для рассмотрения
на седьмой сессии*

148. Было обращено внимание на решение, принятое Рабочей группой на ее пятой сессии, о том, чтобы на седьмой сессии были рассмотрены следующие темы⁸⁶: 1) содержание договора морской пе-

ревозки грузов; 2) действительность и последствия гарантийных писем; 3) правовое действие коносамента в защите добросовестного приобретателя коносамента. Было сообщено, что в ответ на просьбу Рабочей группы на ее пятой сессии Генеральный секретарь разослал вопросник по упомянутым выше темам и что ответы были воспроизведены в документе A/CN.9/WG.III/L.2. Было также обращено внимание на тот факт, что в соответствии с решениями Рабочей группы некоторые вопросы были отложены для дальнейшего рассмотрения.

149. Рабочая группа решила, что на своей седьмой сессии она рассмотрит темы, упомянутые в пункте 148, выше, вместе с любыми другими темами, которые необходимы для завершения первоначального рассмотрения пересмотренных правил Брюссельской конвенции 1924 года и Протокола 1968 года в соответствии с кругом ведения Комиссии.

150. Для облегчения работы седьмой сессии Рабочая группа предложила своим членам и заинтересованным международным организациям представить любые дополнительные предложения, которые они, возможно, пожелают рассмотреть в связи с вопросами, изложенными в пункте 148, выше, и с любыми новыми темами, которые, по их мнению, следует рассмотреть до завершения первоначального пересмотра Гаагских правил Рабочей группой. Была высказана просьба направить эти предложения в Секретариат к 1 июня 1974 года для анализа и заблаговременной рассылки членам Рабочей группы до седьмой сессии.

151. Рабочая группа просила также Генерального секретаря подготовить доклад по вопросам, изложенным в пункте 148, для заблаговременной рассылки до седьмой сессии. Кроме того, Рабочая группа просила Генерального секретаря рассмотреть в упомянутом докладе возможное определение «договора перевозки» и положение (по отношению к перевозчику) лица, уполномоченного осуществить доставку груза⁸⁷.

152. Рабочая группа решила, что доклад должен быть сосредоточен на «содержании договора перевозки», на содержании коносамента или другого документа, подтверждающего договор перевозки, с учетом того, что для различных документов могут потребоваться различные положения. В частности, очевидно, необходимо потребовать, чтобы в коносаменте содержалась информация, отличающаяся от той, которая требуется в отношении более простых транспортных документов.

153. Рабочая группа просила также Секретариат подготовить до следующей сессии новую компиляцию текстов, включая тексты, принятые на настоящей сессии.

⁸⁶ Доклад Рабочей группы о ее пятой сессии (A/CN.9/76), пункт 77 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

⁸⁷ См. сноску 1 замечаний по предложенному проекту положения к докладу VII Редакционной группы по вопросу об определении перевозчика и связанных с ним положений в пункте 133, выше.

ПРИЛОЖЕНИЕ

КОМПИЛЯЦИЯ ПРОЕКТОВ ПОЛОЖЕНИЙ
ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА,
УТВЕРЖДЕННЫХ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ
(Одобрена Рабочей группой на ее третьей,
четвертой и пятой сессиях)*

Записка Секретариата

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

ВВЕДЕНИЕ	153
ПРОЕКТЫ ПОЛОЖЕНИЙ, УТВЕРЖДЕННЫЕ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ	153
А. Определение понятия «груз»	153
В. Период ответственности перевозчика	153
С. Ответственность за палубный груз	154
Д. Основные правила, определяющие ответственность перевозчика	154
Е. Срок исковой давности	154
Ф. Спасание жизни и имущества на море	154
Г. Оговорки о выборе судов	154
Н. Арбитражные оговорки	155
И. Перевалка грузов	155
Ж. Ограничение ответственности	156

* В настоящую Компильацию не включены решения Рабочей группы, принятые на ее шестой сессии.

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей четвертой сессии Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) постановила, «что в рамках первоочередной темы международного законодательства в области морских перевозок в настоящее время предметом рассмотрения должны быть коносаменты», и согласилась с тем, что темы должны быть рассмотрены в целях их пересмотра и расширения^а.

2. На своей пятой сессии Комиссия указала, что она считает, что «Рабочая группа в своей работе должна уделить первоочередное внимание основному вопросу об ответственности перевозчика», и с этой целью рекомендует Рабочей группе иметь в виду возможность подготовки, при необходимости, новой конвенции вместо простого пересмотра и расширения правил Международной конвенции об унификации единых норм в отношении коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года и Брюссельский протокол 1968 года)^б.

3. На своей третьей, четвертой и пятой сессиях Рабочая группа рассмотрела в рамках своей рабочей программы вопросы для этих сессий^в. По просьбе Рабочей группы Генеральный секретарь

подготовил два доклада, которые стали рабочими документами на этих трех сессиях^г.

По просьбе Рабочей группы правительствам и международным организациям, действующим в этой области, были представлены две анкеты, а ответы на них использовались при подготовке докладов Генерального секретаря.

4. В настоящей Компильации дается подробное изложение проектов положений Конвенции об ответственности морских перевозчиков за груз, которые были подготовлены Редакционной группой Рабочей группы на третьей, четвертой и пятой сессиях и приняты Рабочей группой.

5. В целях удобства порядок изложения проекта положений в данной Компильации в целом дается в той же последовательности, что и в Брюссельской конвенции 1924 года. Соответствующие положения Брюссельской конвенции даются в скобках сразу же после описательного заголовка положения. Окончательный порядок размещения проектов положений будет зависеть от решения Рабочей группы в отношении формулировки новых правил. В тех случаях, когда в Брюссельской конвенции 1924 года не содержится эквивалентного правила, проект положения будет излагаться в том порядке, какой представляется наиболее удобным.

6. Для того чтобы читатель смог ясно оценить сделанную Рабочей группой работу, в эту Компильацию включаются только утвержденные или подготовленные тексты с учетом тех заключенных в скобках текстов, которые не получили общего одобрения. Ссылки на пункты докладов Рабочей группы, которые содержат заслуживающие особого внимания проекты положений, приводятся в сносках. В сносках содержатся ссылки на обсуждение Рабочей группой полного состава каждого положения, предложенного Редакционной группой. В сносках приводятся также конкретные доводы, высказанные Рабочей группой в пользу заключения различных положений в скобки.

ПРОЕКТЫ ПОЛОЖЕНИЙ, УТВЕРЖДЕННЫЕ
РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ

А. *Определение понятия «груз»* (Статья 1 с Брюссельской конвенции 1924 года)

[Изменение статьи 1 с «Груз»]^д

«Груз» включает грузы, изделия, товары и предметы любого характера [за исключением животных]^е.

В. *Период ответственности перевозчика* (Статья 1 с Брюссельской конвенции 1924 года)

[Измененная редакция статьи 1 с «Перевозка грузов»]^ж

и) «Перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

^а Доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (А/СН.9/63/Add.1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложение). Второй доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (А/СН.9/63/Add.1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

^б 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 [здесь упоминается как Рабочая группа, доклад о третьей сессии (А/СН.9/63), пункт 25 (1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV)]. Проект был принят Рабочей группой (пункт 26).

^в Пункт 34 доклада Рабочей группы о ее третьей сессии гласит: «Ввиду отсутствия договоренности о подходе к решению вопросов, связанных с перевозкой животных, Рабочая группа решила отложить принятие решения по этому вопросу».

^г Рабочая группа, доклад о третьей сессии, пункт 14 (1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV). Рабочая группа приняла пересмотренную редакцию статьи 1 е, а также постановила: «с) исключить статью VII Гаагских правил на том основании, что эта статья несовместима со статьей 1 е в изложенной выше пересмотренной редакции и что в связи с пересмотром статьи 1 е отпадает потребность в дополнительных положениях» (пункт 15). Некоторые представители сделали оговорку по поводу этого исключения (пункт 17).

^а Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (А/8417)*, пункт 19 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А).

^б Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии (1972 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (А/8717)*, пункт 51 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, А).

^в На первых двух сессиях Рабочей группы рассматривались организационные и процедурные вопросы. Доклад Рабочей группы о работе ее второй сессии, проходившей в Женеве с 22 по 26 марта 1971 года (А/СН.9/55) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть вторая, III).

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, принятым 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.

C. Ответственность за палубный груз

[Возможное добавление к статье]^h

[В отношении груза, который в договоре перевозки указывается как палубный и фактически перевозится на палубе, весь риск за потерю или ущерб, возникающие или являющиеся следствием опасности, свойственной подобной перевозке или связанной с нею, несут грузоотправитель и грузополучатель, однако в остальных отношениях хранение и перевозка такого груза регулируются положениями настоящей Конвенции.]¹

D. Основные правила, определяющие ответственность перевозчика

(Замена статьи 3 (1) и (2) и статьи 4 (1) и (2) Брюссельской конвенции 1924 года)

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 определенным, 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 причинению ущерба, перевозчик несет ответственность лишь за ту часть утери или ущерба, которая вызвана такой ошибкой или упущением, при условии, что на перевозчике лежит бремя доказательства в отношении объема утраты или ущерба, возникших не по его вине².

E. Срок исковой давности (Статья 3 (6) Брюссельской конвенции; статья 1 (2), (3) Брюссельского протокола 1968 года)

^h Рабочая группа, доклад о третьей сессии, пункт 25 (2) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1971 год, часть вторая, IV).

¹ В сноске 17 к пункту 25 (2) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV) говорится: «Как отмечается ниже, в пункте 28, Рабочая группа не достигла договоренности по этому положению и постановила, что к этому вопросу следует вернуться на следующей сессии Рабочей группы».

² Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой (специальной) сессии, проходившей в Женеве с 25 сентября по 6 октября 1972 года [здесь упоминается как Рабочая группа, доклад о четвертой сессии (A/CN.9/74) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 1), пункт 28 (3)]. Большинство членов Рабочей группы высказались в поддержку вышеизложенного текста (пункт 36).

Статья F^k

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 с последнего дня, когда перевозчик доставил какие-либо товары согласно договору;

b) во всех остальных случаях: с [девяностого] дня после принятия груза транспортером 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.

F. Спасание жизни и имущества на море (Замена статьи 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года)

Перевозчик не несет ответственность за утерю или порчу, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море^l.

G. Оговорки о выборе судов (соответствующего положения в Брюссельской конвенции 1924 года не имеется)

[Предлагаемый проект положения]^m

Пункт А

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

a) основное предприятие или, при отсутствии такового, обычное местопребывание ответчика; или

b) место заключения договора при условии, что ответчик располагает на этой территории предприятием, отделением или агентством, через посредство которого был заключен договор; или

c) порт погрузки; или

d) порт разгрузки; или

e) место, указанное в договоре перевозки.

^k Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее пятой сессии, проходившей в Нью-Йорке с 5 по 16 февраля 1973 года [здесь упоминается как Рабочая группа, доклад о пятой сессии (A/CN.9/76) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5), пункт 63 (1)]. Проект положения был одобрен большинством членов Рабочей группы (пункт 66).

^l Рабочая группа, доклад о пятой сессии, там же, пункт 54 (2). Рабочая группа утвердила проект положения (пункт 55).

^m Рабочая группа, доклад о третьей сессии (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972, часть вторая, IV), пункт 39 (3). Рабочая группа одобрила доклад Редакционной группы, в котором содержится проект положения об оговорках о выборе судов (пункт 40).

2. а) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где перевозившее груз судно может оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства. Однако в таком случае по ходатайству ответчика истец должен перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте А, для рассмотрения этого иска; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу истца по этому иску.

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

Пункт В

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

Пункт С

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

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

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

Пункт D

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

Н. Арбитражные оговорки (соответствующего положения в Брюссельской конвенции 1924 года не имеется)

[Предлагаемый проект положения]^а

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:

а) 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
- б) 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 входящими 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 соглашений об арбитраже, заключенного сторонами после предъявления иска, возникшего из договора перевозки.

I. Переадресация грузов (соответствующего положения в Брюссельской конвенции 1924 года не имеется)

Статья D^о

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 консаумента), 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

^а Рабочая группа, доклад о четвертой сессии, (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 1), пункт 47 (2). Большинство членов Рабочей группы одобрили предлагаемый проект положения (пункт 48).

^о Рабочая группа, доклад о пятой сессии (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5), пункт 38 (2). Рабочая группа одобрила проект статьи (пункт 39).

следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика.]^Р

J Ограничение ответственности (статья 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года; статья 2 Брюссельского протокола 1968 года)

Статья А^Q

1. Ответственность перевозчика за потерю или ущерб в отношении грузов ограничивается суммой, эквивалентной () франкам за упаковку или другие единицы отгрузки или () франкам 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 существует, компетентный орган заинтере-

^Р Там же. Пункт 43 доклада гласит: «Было принято решение о том, что доклад Редакционной группы должен быть изложен в том виде, в каком он был представлен Рабочей группой (с текстом статьи Е, взятым в квадратные скобки), но с указанием, что против пункта 2 статьи Е высказывалось больше членов Рабочей группы, чем за его включение».

^Q Рабочая группа, доклад о пятой сессии (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5), пункт 26 (2). Рабочая группа одобрила эти предложенные проекты положений (пункт 27).

сованного 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.]^Г

Статья В

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 его служебных обязанностей, имеет право прибегнуть к возражениям ответчика и воспользоваться пределами ответственности, на которые перевозчик может сослаться 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 С

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности; предусмотренное в пункте 1 статьи А, если доказано, что ущерб был вызван преднамеренными неправильными действиями перевозчика или любого из его служащих или агентов, действовавших 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.

^Г Там же. В докладе Редакционной группы, входящем в пункт 26 (9) доклада Рабочей группы о ее пятой сессии, указывалось следующее: «9. В пункте 5 статьи А предусматривается, что перевозчик и грузоотправитель могут по соглашению повысить предел ответственности перевозчика. Этот пункт соответствует существу первой части статьи 2 а и 2 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».

2. ТРЕТИЙ ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ГРУЗ: КОНОСАМЕНТЫ (A/CN.9/88/Add.1)*

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ	1—7
I. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЗАДЕРЖКУ	
A. Введение	1—2
B. Основания для взыскания убытков, понесенных в результате задержки, в нынешнем законодательстве и практике	3—5
C. Воздействие проекта положения об основной ответственности перевозчика на задержку	6—7
D. Сравнение с другими транспортными конвенциями	8—12
E. Проект положения о наложении ответственности на перевозчика за просрочку с доставкой	13—15
F. Определение просрочки	16—21
G. Применение правил об ограничении ответственности к вопросу о просрочке	22—32
H. Презумпция потери задержанного груза. Последующее нахождение	33—36
II. ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ	
A. Введение	1—2
B. Положение, определяющее сферу применения Брюссельской конвенции 1924 года	3—5
C. Проект статьи о сфере применения, выработанный в Риеке и Стокгольме	6—8
D. Положение Брюссельского протокола 1968 года, определяющее сферу применения Конвенции	9—12
E. Положения о сфере применения, содержащиеся в конвенциях о железнодорожной, воздушной и дорожной перевозке грузов	13—17
1. Железнодорожная перевозка грузов: Конвенция СИМ	13
2. Воздушная перевозка грузов: Варшавская конвенция	14
3. Дорожная перевозка грузов: Конвенция СМР	15
4. Сравнение положений трех транспортных конвенций	16—17
F. Альтернативные проекты предложений	18—37
1. Введение	18—19
2. Проект предложения, основанный на статье 5 Брюссельского протокола 1968 года	20—24
3. Проект предложения, основанный на статье 5 Брюссельского протокола 1968 года и проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме	25—37
III. ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ	
A. Введение	1
B. Существующие нормы права и практика	2—24
1. Правило о документальной сфере применения, предусмотренное в Брюссельской конвенции 1924 года	2—3
2. Неясности нынешней проверки документальной сферы применения «коносамент или любого аналогичного товарораспорядительного документа»	4—18
a) Значение термина «коносамент»	6—10
b) Значение выражения «любой другой товарораспорядительный документ»	11—13
c) Последствия невыдачи документа	14—18
3. Предусмотренные в Брюссельской конвенции 1924 года исключения, касающиеся применения Конвенции	19—24
a) Чартер-партии	19—22
b) Изъятие в отношении определенных некоммерческих перевозок: статья 6 Брюссельской конвенции 1924 года	23—24
C. Соответствующие положения других транспортных конвенций	25—27
1. Железнодорожная перевозка: Конвенция СИМ (1970 год)	25

* 12 апреля 1974 года.

2. Воздушная перевозка: Варшавская конвенция (1929 год)	26
3. Дорожная перевозка: КДПГ Конвенция (1956 год)	27
D. Альтернативные подходы к вопросу о сфере применения Конвенции	28—38
1. Сфера применения, основанная на ссылке на дополнительные типы документов	28—30
1. Сфера применения, основанная на ссылках на дополнительные типы документов	31—38
IV. ИЗЪЯТИЕ ИЗ КОНОСАМЕНТОВ ОГОВОРОК, НЕ ИМЕЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ	
A. Введение	1—2
B. Разъяснение и уточнение в Конвенции обязательных требований	3—8
C. Перечисление в Конвенции конкретных видов оговорок, не имеющих юридической силы	9—11
D. Установление санкций за оговорки, не имеющие юридической силы	12—18
E. Требование включения в договор перевозки уведомляющей оговорки об оговорках, не имеющих юридической силы	19—22

ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящее исследование является третьим из серии докладов, подготовленных Генеральным секретарем¹ в целях оказания помощи Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) в ее работе над международным законодательством в области морских перевозок. На своей четвертой сессии ЮНСИТРАЛ постановила учредить расширенную Рабочую группу по международному законодательству в области морских перевозок² и постановила также, что:

«правила и практика, касающиеся коносаментов, включая те правила, которые содержатся в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года), и в Протоколе о поправках к этой Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), должны быть изучены, имея в виду их пересмотр и расширение по мере необходимости, а также подготовку, в случае надобности,

новой международной конвенции для принятия под эгидой Организации Объединенных Наций»³.

Вопросы, рассматривавшиеся на предыдущих сессиях

2. Освещаемые в настоящем докладе вопросы следует рассматривать в связи с общей программой работы Комиссии в этой области. В резолюции, принятой Комиссией на ее четвертой сессии, был перечислен ряд разделов, которые «в частности, следует изучить с точки зрения пересмотра и расширения ее существующих правил»⁴. На третьей сессии Рабочая группа приняла решения по следующим вопросам: а) период ответственности перевозчика; б) ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку животных; в) оговорки в коносаментах, ограничивающие подсудность исков каким-либо избранным судом; и д) подходы к распределению риска между грузовладельцем и перевозчиком⁵. На четвертой (специальной) сессии Рабочая группа рас-

¹ Первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносаменты (A/CN.9/63/Add.1; приводится также в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложение) был подготовлен в целях оказания помощи Рабочей группе по международному законодательству в области морских перевозок (далее именуемой «Рабочая группа») на ее третьей и четвертой специальной сессиях, и в нем были охвачены следующие темы: период ответственности перевозчика; ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку живых животных; оговорки в коносаментах, ограничивающие подсудность исков каким-либо избранным судом; и подходы к принятию основополагающих решений, касающихся распределения риска между грузовладельцем и перевозчиком. Второй доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносаменты (A/CN.9/76/Add.1; приводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4) был подготовлен в целях оказания помощи Рабочей группе на ее пятой сессии и охватывал следующие вопросы: ограничение ответственности за перевозку единицы груза; транзитные перевозки; отклонение от курса; срок исковой давности; определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции; изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы.

² *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417), пункт 19 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А, пункт 19).*

³ На своей шестой сессии Комиссия приняла решение, что Рабочая группа должна «продолжить свою работу в соответствии с кругом ее ведения, определенным в резолюции Комиссии, принятой на четвертой сессии [Комиссии]». Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии (2—13 апреля 1973 года), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017)* (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, IV, С, 61).

⁴ См. сноску 2. В резолюции, принятой на четвертой сессии Комиссии, были перечислены следующие разделы: а) Ответственность за груз в течение всего периода, когда он находится в ведении или под контролем перевозчика или его агентов; б) Схема распределения ответственности и права и иммунитеты, содержащиеся в статьях III и VI Конвенции, с поправками согласно Протоколу, и их взаимодействие, включая изъятие или изменение некоторых исключений, касающихся ответственности перевозчика; в) Время доказательств; д) Юрисдикция; е) Ответственность за перевозку груза на палубе, за перевозку животных и перевалку грузов; ж) Увеличение сроков исковой давности; з) Определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции; и) Изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы; и) Отклонение от курса, мореходное состояние судна и ограничение ответственности за перевозку единицы груза.

⁵ Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии, Женева, 31 января — 11 февраля 1972 года (A/CN.9/63) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV). Первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносаменты (см. сноску 1) использовался Рабочей группой в качестве ее рабочего документа.

смотрела и приняла проект положений: а) об основных правилах, регулирующих ответственность перевозчиков, и б) об оговорках относительно арбитража в коносаментах⁶. Далее, на пятой сессии Рабочая группа рассмотрела следующие вопросы: а) ограничение ответственности за перевозку единицы груза, б) перевалка грузов, в) отклонение и д) срок исковой давности⁷.

Материалы, которые должны быть представлены на нынешней, шестой, сессии

3. На пятой сессии Рабочая группа отметила, что она не приняла еще решения по разделам: определения, согласно статье I Конвенции, и изъятие оговорок, не имеющих юридической силы; Рабочая группа включила эти пункты в повестку дня своей шестой сессии⁸. В части пятой второго доклада Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносаменты⁹ рассматривался вопрос об определениях согласно статье I Конвенции. В части шестой этого доклада рассматривался вопрос об изъятии из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы; этот вопрос подробнее рассматривается в связи с альтернативными проектами законодательных текстов в части четвертой настоящего доклада.

4. На пятой сессии Рабочая группа напомнила, что ее работа по вопросу о перевозке грузов на палубе и перевозке животных не завершена¹⁰, и решила, что эти пункты также будут рассмотрены на ее шестой сессии¹¹.

5. В соответствии с этим к текущей, шестой, сессии Рабочей группы Секретариат подготовил отдельный рабочий документ по теме палубной перевозки грузов¹². Еще одним документом, который будет представлен Рабочей группе на ее нынешней сессии, является исследование Международного института уни-

фикации частного права «Международная перевозка животных и Гаагские правила»¹³.

6. На пятой сессии Рабочая группа рекомендовала, чтобы в повестку дня ее шестой сессии были также включены следующие вопросы: а) ответственность перевозчика за задержку и б) сфера применения Конвенции¹⁴. Часть первая настоящего доклада является ответом на просьбу Рабочей группы о том, чтобы Генеральный секретарь подготовил доклад по вопросу о задержке, содержащий предложения и указывающий возможные решения¹⁵. Рабочая группа также просила подготовить рабочий документ о сфере применения Конвенции¹⁶. В ответ на эту просьбу в части второй настоящего доклада рассматривается вопрос о «географической сфере», а в части третьей — вопрос о «документальной сфере». Как уже отмечалось, в части четвертой рассматривается вопрос о не имеющих юридической силы оговорках в коносаментах (см. пункт 3, выше).

7. Генеральный секретарь предложил членам Рабочей группы представить замечания и предложения по вопросам, рассматриваемым в настоящем докладе; аналогичный запрос был также направлен международным организациям, работающим в этой области. Полученные Секретариатом комментарии, а также копия вербальной ноты будут представлены Рабочей группе в качестве добавления к настоящему докладу (A/CN.9/WG.III/ WP.12/Add.1.). Комментарии, имеющиеся в настоящее время, кратко излагаются в соответствующих разделах настоящего доклада¹⁷.

I. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЗАДЕРЖКУ

A. Введение

1. На пятой сессии Рабочая группа постановила, что на шестой сессии следует, помимо прочего, рассмотреть вопрос об ответственности морских перевозчиков за несоблюдение сроков перевозки грузов¹. Ни в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов², ни в Протоколе о поправках к этой Конвенции³

¹³ A/CN.9/WG.III/ WP.11, приводится в следующем разделе настоящего тома.

¹⁴ Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5—16 февраля 1973 года (A/CN.9/76), пункт 75 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

¹⁵ Там же.

¹⁶ Там же.

¹⁷ Предполагается, что после составления этого доклада будут получены дополнительные ответы. Копии всех ответов на языках подлинников будут представлены членам Рабочей группы в документе A/CN.9/WG.III/ WP.12/Add.1.

¹ 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), пункт 75 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

² Далее именуется «Брюссельская конвенция» (League of Nations, Treaty Series, vol. CXX, № 2764, p. 157). Регистр 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), далее именуется «Регистр текстов».

³ Далее именуется «Брюссельский протокол» (Протокол изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года), Брюссель, 23 февраля 1968 года, Регистр текстов, том II, глава II, 1.

⁶ Доклад Рабочей группы о работе ее четвертой (специальной) сессии, Женева, 25 сентября — 6 октября 1972 года (A/CN.9/74) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 1). Рабочая группа использовала в качестве своих рабочих документов первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносаменты (см. сноску 1) и другие рабочие документы, подготовленные Секретариатом: «Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения риска между грузовладельцем и перевозчиком» (A/CN.9/74, приложение I, там же, часть вторая IV, 2) и «Оговорки об арбитраже» (A/CN.9/74, приложение II, там же, часть вторая, IV, 3).

⁷ Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5—16 февраля 1973 года (A/CN.9/76) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5). Рабочая группа использовала в качестве своего рабочего документа второй доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносаменты (см. сноску 1).

⁸ Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5—16 февраля 1973 года, (A/CN.9/76), пункт 73 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

⁹ A/CN.9/76/Add.1 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

¹⁰ Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63), пункты 23—29 и 30—34 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV).

¹¹ Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5—16 февраля 1973 года (A/CN.9/76), пункт 74 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

¹² A/CN.9/WG.III/ WP.14.

не содержатся правила, непосредственно относящиеся к ответственности перевозчика за задержку, а национальные нормы права неодинаково трактуют различные аспекты этого вопроса.

2. Во втором докладе Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносаменты⁴ и в прениях Рабочей группы на ее пятой сессии⁵ отмечалась тесная взаимосвязь между вопросом о задержке и другими вопросами, которые охватываются существующим или предлагаемым законодательством о коносаментах. Например, анализ «отклонения» выявил, что центральным практическим вопросом является вопрос об ущербе, вызванном задержкой в выполнении договора перевозки⁶; решения, касающиеся «отклонения», были приняты при том предположении, что Рабочая группа впоследствии рассмотрит вопрос об ответственности перевозчика за задержку.

V. Основания для взыскания убытков, понесенных в результате задержки, в нынешнем законодательстве и практике

3. В договоры перевозки редко включается ясно выраженное обязательство перевозчика относительно точного времени доставки груза по месту назначения. Объявленные или обычно соблюдаемые перевозчиком расписания движения судов могут явиться основой для подразумеваемого обязательства относительно времени доставки; однако в коносаментах часто заметно стремление отказаться от такого обязательства. Например, один из стандартных коносаментов включает следующую оговорку:

«Перевозчик не гарантирует даты отправки или прибытия судна и не берет на себя обязательства закончить рейс за определенный промежуток времени, и он не несет ответственности за любой ущерб, который может быть нанесен грузоотправителю либо в связи с грузом, либо по какой-то другой причине, в результате того, что судно не отправляется или не прибывает в сроки, для соблюдения которых имелись основания, или же в результате непредусмотренного продления сроков рейса»⁷.

Трудность обоснования претензии о задержке обязательством, содержащимся в договоре перевозки, еще более повышает значение гарантий, предусмотренных Конвенцией⁸.

⁴ Далее именуется «Второй доклад Генерального секретаря» (A/CN.9/76/Add.1), часть третья: Отклонение от курса, пункты 4, 6 и 35 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

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), пункты 46 и 51 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

⁶ Там же, пункт 46, второй доклад Генерального секретаря, пункт 35.

⁷ Единый коносамент Латиноамериканской ассоциации судовладельцев (ЛААС), статья 11; приводится в приложении III о коносаментах; доклад секретариата ЮНКТАД (E.72.II.D.2), стр. 1. Ср. «Консамент "CONLINE"», статья 13 (приводится там же, стр. 17); перевозчик не несет ответственности за какую-либо потерю ввиду задержки грузов, «если она не вызвана личной чрезвычайной небрежностью перевозчика».

⁸ Было отмечено, что риск, вызванный задержкой, как общее правило, не страхуется. Замечание Швеции, Конференция

4. Как уже отмечалось, в Брюссельской конвенции не имеется положений, касающихся проблемы задержки в доставке. Однако ответственность за убытки, вызванные задержкой в доставке, может быть основана на пункте 2 статьи 3, который предусматривает, что «перевозчик должным образом и осторожно погружает... перевозит... и разгружает перевозимые грузы»⁹.

5. В тех случаях, когда задержка причиняет физический ущерб товарам (например, порчу), правовые основания для компенсации аналитически не отличаются от других претензий, основанных на физическом ущербе в соответствии с пунктом 2 статьи 3 Брюссельской конвенции. Когда задержка вызывает экономические убытки грузополучателя (вследствие неспособности выполнить договор о перепродаже или понижения рыночной стоимости товаров в месте назначения за время задержки), вышеуказанное положение Конвенции также предусматривает оснований для взыскания убытков¹⁰, хотя прецедентное право отличается неполнотой и могут возникать трудности в отношении бремени доказательств¹¹,

ООН/ИМКО по международным контейнерным перевозкам, E/Conf.59/39/Rev.1 (доклад Третьего главного комитета, 1 декабря 1972 года), пункт 38. Точно так же оговорки о страховании грузов Объединения лондонских страховщиков (Англия) 1973 года исключают из страхового покрытия «убытки, связанные с рискованным предпринятием», которые являются одним из общих рисков, вызываемых задержкой. См. Hardy-Ivamy, *Marine Insurance*, 1969, p. 531 et seq.

⁹ В ответях Норвегии, Швеции, Международного морского комитета (ММК) и секретариата Азиатско-африканского правового консультативного комитета на вербальную ноту от 23 мая 1973 года оспаривается, что Брюссельская конвенция 1924 года предусматривает ответственность перевозчика за ущерб, вызванный задержкой. Точно так же перевозчик несет ответственность за убытки, когда он нарушает, например, свои обязательства по пункту 1 статьи 3 Брюссельской конвенции о приведении судна в мореходное состояние, в результате чего возникает задержка. Относительно вопроса о недействительности попыток снятия или уменьшения ответственности перевозчика в договоре см. пункт 8 статьи 3 Брюссельской конвенции.

¹⁰ Это толкование часто объясняется тем, что статья 2 Брюссельской конвенции определяет сферу ответственности перевозчика «за погрузку, обработку груза в порту, укладку, транспортировку, хранение, наблюдение за грузом и разгрузку его ...» и что экономические убытки в результате задержки возникают «в отношении» перевозки и разгрузки. См. *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co.*, 1957 (1) L. I. L. Rep. 87. См. также Stephane Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, 2nd ed., London, 1960, p. 165. См. также Доклад секретариата ЮНКТАД о коносаментах, 1971 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.72.II.D.2), пункт 291.

¹¹ Правовые нормы некоторых стран создают спорную презумпцию ответственности перевозчика в тех случаях, когда товары утеряны или доставляются в поврежденном состоянии; эта же концепция была применена в разработанном Рабочей группой проекте норм об основной ответственности перевозчика, изложенных в пункте 6, ниже. В этих странах презумпция ответственности перевозчика недействительна в тех случаях, когда задержка, хотя она и причиняет экономические убытки грузополучателю, не приводит к физической утрате или порче грузов; вместо этого грузополучатель несет бремя доказательств не только своих убытков, но и того, что эти убытки были вызваны задержкой. См. Франция: René Rodière, *Traité général de droit maritime*. Paris, 1970, vol. II, par. 608 et 612; Бельгия: Pierre Wildiers, *Le Connaissement Maritime*, 2nd ed., Antwerp, 1961, pp. 39—40.

а также в отношении ответственности перевозчика за некоторые виды экономических убытков¹²

С. Воздействие проекта положения об основной ответственности перевозчика на задержку

6. Рабочая группа на своей четвертой (специальной) сессии разработала следующий проект положения об основной ответственности перевозчика и бремени доказательства:

«1. Перевозчик отвечает за утрату или повреждение перевозимых грузов, если обстоятельства, вызвавшие такую утрату или повреждение, имели место в период нахождения товаров в ведении перевозчика в соответствии с определенным, содержащимся в статье [], если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все разумные требуемые меры, чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий...»¹³.

¹² Часто существует неуверенность в отношении того, какие виды экономических убытков могут не относиться к вызываемым задержкой и вследствие этого не возмещаться перевозчиком грузоотправителем. Например, должен ли перевозчик нести ответственность: а) за предвидимое падение рыночной цены за время задержки; б) за падение рыночной цены за время задержки, которое не было предусмотрено и которое нельзя было предусмотреть; в) за отсутствие товаров для специального использования грузоотправителем, будь оно известным или неизвестным перевозчику; г) за нарушение договора и недостаток доброй воли со стороны грузоотправителя в результате невозможности выполнить соглашение о перепродаже? Такие вопросы создают общие проблемы, касающиеся измерения ущерба в договорном праве, и представляется предпочтительным решать их в более общем контексте степени и ограничения ответственности перевозчика в соответствии с Конвенцией, а не в узком контексте одной лишь задержки.

Во многих ответах ответственность перевозчика за экономические потери в результате задержки ограничивается той или иной формулировкой «возможности предвидеть». Так, Пакистан и секретариат Азиатско-африканского правового консультативного комитета предлагают, чтобы перевозчик не нес ответственности за потери или ущерб, которые не могли быть разумно предусмотрены в то время, когда произошла задержка, и которые были, по всей вероятности, вызваны этой задержкой; Международная торговая палата предлагает, чтобы перевозчик нес ответственность только за «разумно предвидимый» экономический ущерб, вызванный задержкой; Международный морской комитет (ММК) выступает за ограничение ответственности перевозчика «прямыми и разумными расходами, которые во время заключения договора могут быть разумно предусмотрены перевозчиком в качестве возможного последствия задержки»; Конференция по Балтийскому и международному мореходству утверждает, что «грузоотправитель должен доказать свои убытки и что судовладелец должен знать о специальной рыночной стоимости и т. д. во время выдачи коносамента».

Если Рабочая группа примет альтернативное предложение D, ниже (которое устанавливает специальное ограничение ответственности перевозчика за задержку в размере [двойного] фрахта), практическое значение ограничения ответственности перевозчика за задержку до «предвидимого» или «приблизительного» экономического ущерба будет в значительной мере уменьшено. См. обсуждение возможных предложений С и D в пунктах 26–31, ниже.

¹³ 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), пункт 28. См. также ранее одобренный Рабочей группой Сборник проектов положений Генерального секретаря (далее именуется «Сборник») (A/CN.9/WG.III/WP.13), часть D; воспроизводится в настоящем томе как приложение к предыдущему разделу. В этом проекте положения далее говорится:

«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.

Этот проект положения должен заменить пункты 1 и 2 статьи 3 и пункты 1 и 2 статьи 4 Брюссельской конвенции, то есть статьи, в которых излагаются правила, определяющие права и обязанности перевозчиков.

7. Ясно, что приведенный выше проект положения относится к физической утрате или ущербу, причиненному грузам в результате задержки: перевозчик несет ответственность, если он не может доказать, что «он, его служащие и агенты приняли все разумные требуемые меры, чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий». Однако поскольку проект положения предусматривает ответственность перевозчика лишь «за утрату или повреждение перевозимых грузов», то при буквальном понимании это не будет распространяться на экономические потери, понесенные судовладельцем в результате задержки. Как уже отмечалось, проект положения заменит существующие нормы (такие, как содержащееся в пункте 2 статьи 3 требование о том, что перевозчик «должным образом и осторожно... перевозит, хранит, содержит и разгружает перевозимые грузы»), на которых не может быть основана ответственность перевозчика за экономические потери; таким образом, этот пересмотр снимает существующее законное основание ответственности в случаях экономических убытков, вызванных физическим ущербом, причиненным грузам. Поэтому, если настоящий проект не будет дополнен, ответственность перевозчика за задержку будет ниже ее нынешнего уровня в соответствии с Брюссельской конвенцией и многими национальными морскими кодексами¹⁴, а также с прецедентным правом ряда стран¹⁵.

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 причинению ущерба, перевозчик несет ответственность лишь за ту часть утраты или ущерба, которая вызвана такой ошибкой или упущением, при условии, что на перевозчика лежит бремя доказательства в отношении объема утраты или ущерба, возникших не по его вине.

¹⁴ См., например, статью 130 в шведском, норвежском, датском и финском морских кодексах, в которой ответственность за задержку возлагается на перевозчика в следующих почти аналогичных выражениях: «Перевозчик выплачивает компенсацию за любой ущерб, причиненный в результате задержки с его стороны или в результате утраты судна или приведения его в негодное состояние, если невозможно доказать, что перевозчик или кто-либо из его подчиненных не повинны в ошибке или небрежности». Эти статьи содержатся рядом в Rodière, *Lois maritimes Nordiques*, pp. 110–111. Скандинавские законы о введении в действие Брюссельского протокола также конкретно охватывают задержку: для Швеции — см. *Statens offentliga utredningar*, 1972: 10, *Godsbefordran*; для Норвегии — см. ответ на вопросник ЮНСИТРАЛ от 23 мая 1973 года.

Кодекс торгового мореплавания СССР, статья 149: «Перевозчик обязуется доставить товары в установленные сроки, а если сроки не установлены, в обычно действующий срок». В Чехословакии в соответствии с постановлением 160/1956 перевозчик несет ответственность за ущерб, вызванный задержкой (см. Jan Lopuski, *Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes Européens*, 294 *Le droit maritime Français* (juin 1973), pp. 371, 375).

Статья 422 итальянского Кодекса мореплавания возлагает на перевозчиков ответственность за утрату, ущерб или задержку, если установлено, что вина за утрату, ущерб или задержку полностью или частично лежит на перевозчике, Rodière, *Traité Général de droit maritime*, Paris, 1968, vol. II, p. 258.

¹⁵ Соединенное Королевство: *Renion v. Palmira Trading Corp.* (1956), (2) L.L.R. 379 (1957), A.C. 149; *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co.*, 1957 (2) Q.B. 233 (1958), (1) L.L.R. 73

D. Сравнение с другими транспортными конвенциями

8. Конвенции, регулирующие три других вида международных перевозок, четко определяют основные нормы, связанные с ответственностью перевозчика в случае задержки. Положения постановляющих частей этих конвенций в отношении задержки изложены ниже.

9. Варшавская конвенция¹⁶ (воздушные перевозки), статья 19:

«Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или товаров».

10. Конвенция СИМ¹⁷ (железнодорожные перевозки), пункт 1 статьи 27:

«Железная дорога несет ответственность за превышение периода перевозки, за полную или частичную потерю товаров и за вред, причиненный им с момента приема для перевозки и до момента доставки».

11. Конвенция КДПГ¹⁸ (дорожная перевозка грузов), пункт 1 статьи 17:

«Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за просрочку доставки».

12. Следует отметить, что в каждой из этих конвенций имеется: 1) общая норма, возлагающая на перевозчиков ответственность за утрату или повреж-

дение груза, а также 2) особое положение, возлагающее на перевозчиков ответственность только за задержку. Учитывая широту общей нормы, касающейся «утраты или повреждения груза», по-видимому, существует необходимость разработать дополнительное положение, которое охватывало бы экономические потери, понесенные грузоотправителем вследствие просрочки доставки грузов¹⁹.

E. Проект положения о наложении ответственности на перевозчика за просрочку с доставкой

13. Принятие положений, ясно устанавливающих ответственность перевозчика за просрочку с доставкой, будет соответствовать другим основным конвенциям по транспорту. В принятые Рабочей группой на ее четвертой (специальной) сессии основные положения об ответственности перевозчика внести следующие поправки, с тем чтобы они охватывали случаи просрочки с доставкой (выпущенных слов нет, добавленные слова даны курсивом):

Проект положения А

«1. Перевозчик должен нести ответственность за потерю или ущерб в отношении перевозимых грузов в том случае, если происшествие, повлекшее за собой потерю или ущерб, имело место в то время, когда грузы находились под его ответственностью, как это определено в статье [], а также за потерю или ущерб, вызванные просрочкой с доставкой грузов в нарушение договора перевозки, как это определено в статье [], если перевозчик не может доказать, что он, его служащие и агенты приняли все необходимые меры, которые от них можно было потребовать, для того чтобы избежать данного происшествия или просрочки и их последствий».

14. Отдельное трактование в этом проекте выражений «потери или ущерб в отношении грузов» и «потеря или ущерб, вызванные просрочкой с доставкой» соответствует модели, принятой в других конвенциях по транспорту, о которых шла речь выше²⁰. К тому же выражение «потери или ущерб в отношении грузов» сохраняет дух статьи 2 Брюссельской конвенции, направленной на предупреждение невольного сужения данной основы для получе-

(1959), A.C.133; *The Makedonia* (1962), (1) L.I.L.R.316. См. Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, (12th ed., 1971), pp. 195-196. США: *Comm. Trans. Internat. v. Lykes Bros.* (1957), A.M.C. 1188; *The Iossifoglu* (1929) A.M.C. 1157. В некоторых странах, хотя нормы права предусматривают ответственность за задержку, договорные положения могут снимать такую ответственность: Франция (см. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1958, vol. II, p. 294); Болгария, Польша и СССР (см. Jan Lopuski, *Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes Européens*, 294 *Le droit maritime français* (juin 1973), pp. 371, 375). См. также ответы секретариата Азиатско-африканского правового консультативного комитета и Конференции по балтийскому и международному мореходству, в которых говорится, что законы Соединенного Королевства разрешают взыскание убытков грузовладельцами, по крайней мере за некоторые виды экономического ущерба, причиненного задержкой.

¹⁶ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года, (League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, p. 11). Ответственность за повреждение, утрату груза или причинение ему ущерба рассматривается в пункте 1 статьи 18.

¹⁷ Международная конвенция о железнодорожных грузовых перевозках, подписанная в Берне 25 октября 1962 года (United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, p. 336). При пересмотре Конвенции СИМ в 1970 году в ее статью 34 был включен новый порядок компенсации за задержку, предусматривающий минимальную компенсацию в том случае, если истец не потерпел конкретного ущерба в результате задержки, и компенсацию в размере двойного железнодорожного фрахта в тех случаях, когда имел место конкретный случай утраты или ущерба в результате задержки. Текст этого нового положения Конвенции СИМ 1970 года см. в сноске 35.

¹⁸ Конвенция о договоре по международной перевозке грузов, подписанная в Женеве 19 мая 1956 года (United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, p. 189).

¹⁹ В пункте 2 статьи 11 текста проекта конвенции о международной комбинированной перевозке грузов (Конвенция ТСМ), принятом на совместном заседании ИМКО/ЕЭК 15-19 ноября 1971 года (СТС IV/18 Rev. 1, TRANS/374/Rev. 1) предусматривается: «В случае задержки, если истец докажет, что был причинен ущерб, помимо утраты или повреждения груза, СТО выплачивает за это компенсацию в размере, не превышающем...». См. также обсуждение различных предложений о страховании задержки в Конвенции ТСМ, в документе «Экономические последствия, в частности для развивающихся стран, предлагаемой Конвенции о международной комбинированной перевозке грузов», исследование Генерального секретаря, ST/ECA/160, 8 мая 1972 года, пункты 86, 135, 146, 154.

²⁰ Австралия, Норвегия, Пакистан, Франция, Швеция, секретариат Азиатско-африканского правового консультативного комитета, Центральное управление международных перевозок железнодорожным транспортом (Берн), Международная торговая палата, Международный морской комитет и МИУЧП в своих ответах выступили за включение отдельного положения об ответственности перевозчика за ущерб, вызванный просрочкой с доставкой. Балтийская и международная морская конференция и Международный союз морского страхования выступили против включения положения о просрочке с доставкой.

ния возмещения за понесенные убытки и подтверждает, что в случае отсутствия просрочки ответственность перевозчика распространяется как на фактическую порчу грузов, так и на экономические потери²¹. Таким же образом выражение «потери или ущерб, вызванные просрочкой с доставкой» охватывает как фактический ущерб, так и экономические потери, являющиеся результатом просрочки с доставкой.

15. Вышеупомянутый проект предложения налагает ответственность на перевозчика за потери от просрочки с доставкой, не делая никаких различий между тем, когда по вине перевозчика произошла данная просрочка: до или после того, как грузы перешли под его ответственность. Так как понятие просрочки имеет значение для установления ответственности за нанесение потери или ущерба только в смысле отклонения от разумно ожидаемой даты доставки, не следует делать никаких различий между просрочкой в получении и погрузке, просрочкой во время перевозки и просрочкой во время разгрузки и сдачи грузов²².

Г. Определение просрочки

16. В любом случае, пытаясь дать определение просрочки, необходимо признать тот факт, что для океанских перевозок обычно нельзя составить точный график²³. Однако следует обратить внимание на гибкое определение просрочки, содержащееся в

²¹ См. примечание 10; обсуждение характера термина «в отношении грузов» в Брюссельской конвенции. Следует отметить, что потеря грузами способности отвечать деловым интересам грузополучателя с последующими возможными экономическими потерями для грузополучателя может иметь место в тех случаях, когда грузы потеряны или им нанесен серьезный ущерб при перевозке, а также в случаях просрочки с доставкой.

²² Следует отметить, что в положении о просрочке не повторяется ограничительное выражение «в то время как грузы находились под его ответственностью», которое применимо к потере или ущербу в отношении груза. Более широкая формулировка, налагающая ответственность на перевозчика «за потерю или ущерб, вызванные просрочкой с доставкой грузов», будет таким образом, удобной для того, чтобы включить в нее те случаи, когда перевозчик в нарушение договора перевозки не берет грузы под свою ответственность, что в конечном счете приводит к просрочке с окончательной доставкой грузов другим перевозчиком, которого приходится называть вследствие нарушения договора перевозки первым перевозчиком.

Проект предложения, выдвинутого в ответах Пакистана и секретариата Азиатско-африканского правового консультативного комитета, ясно возлагает ответственность на перевозчика за ущерб от просрочки с доставкой, случившейся до того, как перевозчик берет грузы под свою ответственность: «Перевозчик несет ответственность за всяческие потери или ущерб, вызванные просрочкой с доставкой, независимо от того, в чем заключается данная просрочка: в запоздавшем прибытии судна в целях выполнения договора перевозки или же в задержке с выполнением договора перевозки».

²³ Невозможность составления точного графика связана с отклонениями от графика, вызванными такими факторами, как погодные условия, различные эксплуатационные скорости хода океанских судов, различия во времени оборота судна в портах и на линиях, особые требования обращения с некоторыми грузами, соотношение между загрузкой судна и его скоростью. В одном из научных трудов просрочка была определена следующим образом: «Во время любого рейса существует вполне оправдываемый разрыв между наиболее быстрой и наиболее медленной скоростью плавания судов того класса, который используется в данном случае. Просрочка с доставкой дает основания для судебного преследования только в тех случаях, когда скорость плавания опускается ниже обычной, наиболее медленной, скорости вследствие недосмотра» (A. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, 4th ed., Baltimore, 1953, p. 263).

статье 19 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов²⁴:

«Признается, что имела место просрочка, если груз не был доставлен в договоренный срок или при отсутствии договоренного срока, если с принятием во внимание обстоятельств, в которых перевозка производилась, а при частичной нагрузке в особенности с принятием во внимание времени, необходимого для составления партии частичных грузов в нормальных условиях, фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки старательным перевозчиком»²⁵.

17. Данное положение КДПГ определяет просрочку с доставкой при отсутствии особого соглашения между сторонами как чрезмерно большую «фактическую продолжительность перевозки». При составлении определения просрочки в перевозке грузов морем было бы желательно особенно подчеркнуть не фактическую продолжительность перевозки, а неспособность доставить грузы вовремя, с тем чтобы обязательно охватить те случаи, когда просрочка с доставкой вызвана не чрезмерно большой длительностью рейса, а тем, что перевозчик слишком долго не берет их под свою ответственность или вообще не делает этого. Так, приводимый ниже проект определения просрочки указывает только на дату доставки:

Проект положения В

«Просрочка с доставкой имеет место в тех случаях, когда перевозчик не доставляет грузы, согласно статье []²⁶, к дате доставки, четко установленной в соглашении между сторонами, или, при отсутствии такого соглашения, к наиболее поздней дате, которая может быть обычно установлена, с учетом обстоятельств каждого отдельного случая, для доставки грузов старательным перевозчиком».

²⁴ В ответах Норвегии, Франции, Швеции, МИУЧП и Международного морского комитета содержится предложение о том, чтобы статья 19 КДПГ служила моделью для создания проекта определения просрочки с доставкой в новой конвенции о перевозке грузов по морю.

²⁵ Определение просрочки подчеркнуто для усиления. Ни в Варшавской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных авиaperвозок, ни в Конвенции о железнодорожных перевозках грузов 1962 года определения просрочки нет.

В статье 11 (1) проекта конвенции ИМКО/ЕЭК о международных комбинированных перевозках товаров (см. примечание 19) содержится следующее определение просрочки: «Считается, что просрочка с доставкой грузов имеет место тогда, когда агент по комбинированной перевозке не подготовил грузы для доставки грузополучателю в пределах договоренного срока и когда с учетом обстоятельств каждого отдельного случая фактическая продолжительность всей операции по комбинированной перевозке превышает время, необходимое для ее тщательного осуществления». В ответах МИУЧП и Центрального управления международных перевозок железнодорожным транспортом (Берн) содержится предложение относительно того, чтобы определение просрочки, содержащееся в данном проекте конвенции, служило хорошей моделью для создания нового определения.

²⁶ Имеется в виду определение доставки, данное Рабочей группой в пунктах ii предложенного пересмотренного варианта статьи 1 e. См. доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 14 (1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV); сборник, часть В (приводится в настоящем томе как приложение к предыдущему разделу).

18. Ссылка проекта положения В на «дату доставки, четко установленную в соглашении между сторонами», имеет целью придать силу четкому соглашению между сторонами в отношении конкретной даты доставки, а не в отношении общего отказа, освобождающего перевозчика от ответственности за последствия просрочки с доставкой.

19. В качестве альтернативы Рабочая группа могла бы рассмотреть вопрос о возможности исключить из приведенного выше проекта выражение «к дате доставки, четко установленной в соглашении между сторонами, или, при отсутствии такого соглашения», таким образом поставив все договоры перевозки в зависимость от норматива, установленного «старательным перевозчиком» с учетом «обстоятельств каждого отдельного случая»; это единственный норматив может быть использован с тем, чтобы исключить возможность того, что перевозчик может избежать ответственности за просрочку с доставкой, указав в коносаменте более отдаленную дату доставки²⁷.

20. Проект определения просрочки представляет общую модель действий «старательного перевозчика» с учетом «обстоятельств каждого отдельного случая». Фактически можно истолковать текст как вопрос: как старательный перевозчик, оказавшийся в роли договорного перевозчика, осуществил бы данный конкретный рейс при данных обстоятельствах (если обычно старательный перевозчик осуществлял бы данную доставку за более короткое время, то имела бы место просрочка)? Традиции каждого отдельного рейса соответствующих портов и характеристика занятых судов являются основными факторами при определении, имела ли место просрочка.

21. Разумеется, существование «просрочки» не налагает автоматически ответственности на перевозчика, так как перевозчик может доказать, что он не несет никакой вины, ибо «он, его служащие и агенты приняли все необходимые меры, которых от них можно было бы потребовать, для того чтобы избежать данного происшествия или просрочки и их последствий»²⁸. Кроме того, проект основывается на том, что, согласно положениям об основной ответственности перевозчиков, в случае просрочки с доставкой и в других случаях потери или ущерба и перевозчики, и владельцы груза должны в равной мере доказать свою правоту²⁹. Таким образом, согласно

²⁷ Однако в противоположном случае перевозчик все же еще имеет возможность избежать ответственности, указав на слишком близкую дату доставки и доказав, что он ни в коей мере не виновен за просрочку с доставкой. См. обсуждение вопроса об ответственности перевозчика за просрочку с доставкой в пункте 21, ниже.

²⁸ Согласно приведенному выше, в пункте 13, проекту положения А, оперативная служба, налагающая ответственность на перевозчика за просрочку с доставкой, освобождает перевозчика от ответственности в том случае, если «первозчик может доказать, что он, его служащие и агенты приняли все необходимые меры, которые от них можно было бы потребовать, для того чтобы избежать данного происшествия или просрочки и их последствий».

²⁹ Союз Советских Социалистических Республик в своем ответе выступает за то, чтобы рассматривать просрочку с доставкой так же, как она рассматривается в данном проекте положения, то есть в случае виновности перевозчика основная ответственность за потери и ущерб ложится на него. См. сборник, часть D (приводится в настоящем томе как приложение к предыдущему разделу).

измененному положению об основной ответственности перевозчиков, обсужденному выше, в пункте 13, и в соответствии с приведенным выше определением просрочки владелец груза должен лишь указать на наличие *prima facie* случая «просрочки», с тем чтобы поставить перевозчика перед необходимостью доказать, что ни он, ни его агенты или служащие не виновны в просрочке с доставкой³⁰.

G. Применение правил об ограничении ответственности к вопросу о просрочке

22. Прецедентное право в целом установило, что положения, ограничивающие ответственность перевозчика, согласно Брюссельской конвенции 1924 года применимы к потере от просрочки³¹. В статье 4(5) данной Конвенции говорится следующее:

«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, и на эквивалентную сумму, выраженную в иной валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент»³².

23. Выражение «в связи с грузом», выделенное в приведенной выше цитате, явилось инструментом, позволившем прецедентному праву установить, что положение об ограничении ответственности перевозчика распространяется на экономические потери от просрочки с доставкой. Следовательно, максимальная общая ответственность перевозчика за фактические потери или ущерб грузам и экономические потери, понесенные грузоотправителем или грузополучателем в целом, не могли превышать предела, установленного в статье 4(5) Брюссельской конвенции.

³⁰ Существует мнение, что понятие «виновности» включает автоматическое рассмотрение особых обстоятельств как для данного конкретного рейса, так и для всего морского транспорта в целом; в ряде ответов, полученных Секретариатом, указывалось, что определение просрочки должно учитывать подобные особые обстоятельства. Вопрос об ущербе от просрочки, вызванной мерами по спасанию жизни и/или имущества на море, уже рассматривался Рабочей группой на ее пятой сессии, на которой она утвердила положение о том, что «первозчик не несет ответственности за утерю или порчу, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море». См. доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии (A/CN.9/76), пункты 54 (2), 55 (Ежегодник ЮНСИТРАД, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5); сборник, часть F (приводится в настоящем томе как приложение к предыдущему разделу).

³¹ Com. Court of Antwerp, 13 June 1955, J.P.A. 1955, p. 371; *Badhwar v. Colorado* 1955, A.M.C. 2139, affirmed 1957, A.M.C. 1972; *Comercio Transito v. Lykes Bros.* (1957), A.M.C. 1188; *Rento v. Palmyra*, 1956 (2), L.I.L. Rep. at p. 87. См. также *Stephano Dor*, Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924, 2nd ed., London, 1960, p. 165 et seq.; *Atlantic Mutual Insurance Co. v. Poseidon Schiffahrt G. m. b. H.* (1963), A.M.C. 665. Комментаторы придерживаются данной точки зрения: Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, (12th ed., 1971), p. 193; Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1968, vol. II, p. 417.

³² В статье 2 (a) Брюссельского протокола 1968 года говорится примерно то же самое: «Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и включены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни при каких обстоятельствах не будут ответственны за какую-либо утерю или повреждение груза или за иной ущерб в связи с его несохранностью в сумме, превышающей 10 000 франков за место или единицу груза или 30 франков за килограмм утраченного или поврежденного груза, каков бы ни был размер убытка».

24. Однако Рабочая группа на своей пятой сессии приняла проект положения об ограничении ответственности, в котором, в частности, говорится следующее³³:

Статья А

«1. Ответственность перевозчика за потерю или ущерб в отношении грузов ограничивается суммой, эквивалентной () франкам за упаковку или другие единицы отгрузки или () франкам за килограмм общего веса потерянных или поврежденных грузов в зависимости от того, какой вес больше».

25. Так как в данной формулировке выпущено общее выражение «в связи с грузом», которое содержалось в Брюссельской конвенции и которое заменено более ограниченной формулировкой «потери или ущерб в отношении грузов», проект ограничения максимальной ответственности перевозчика в существующей формулировке, вероятно, неприменим к экономическим потерям, понесенным грузоотправителем в результате просрочки или даже в результате фактической потери или ущерба в отношении грузов. Если Рабочая группа учтет точку зрения, выраженную в проекте положения А в отношении определения ответственности перевозчика³⁴, тогда сохранение ограничивающего выражения «потери или ущерб в отношении грузов» в положении об ограничении ответственности перевозчика будет означать, что ограничение из расчета на одну единицу или на одно место груза охватывает только фактические потери или ущерб, в то время как не будет никаких ограничений ответственности за экономические потери.

26. Следовательно, Рабочая группа может рассмотреть следующую поправку к положению об ограничении ответственности, разработанную на ее пятой сессии (добавленные слова даны курсивом; слова, которые следует опустить, заключены в квадратные скобки):

Проект положения С

Статья А

«1. Ответственность перевозчика [за потерю или ущерб в отношении грузов], *вытекающая из договора перевозки, согласно данной Конвенции* ограничивается суммой, эквивалентной () франкам за упаковку или другие единицы отгрузки или () франкам за килограмм общего веса *затронутых* [потерянных или поврежденных] грузов в зависимости от того, какой вес больше».

³³ Положение подчеркнуто для усиления; см. сборник, часть I; приводится в настоящем томе как приложение к предыдущему разделу.

³⁴ См. обсуждение в пунктах 5-7 о воздействии проекта положения, принятого Рабочей группой на своей четвертой (специальной) сессии, на вопрос об основной ответственности перевозчика.

Статья В

«1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются во всех действиях против перевозчика [в отношении потери, повреждения (или просрочек в доставке) грузов] *согласно договору перевозки, независимо от того, на чем основаны эти действия: на договоре или на деликте*».

27. Следует отметить, что в проекте положения С установлена одна модель для определения пределов ответственности перевозчика, независимо от характера вины перевозчика, повлекшей за собой его ответственность, или вида потери и ущерба, понесенного непосредственно грузами или грузоотправителем [грузополучателем] вследствие вины перевозчика. С другой стороны, в двух главных конвенциях по транспорту содержатся особые положения об ограничении, которые применимы только в случаях ответственности перевозчика за просрочку с доставкой.

КДПГ, статья 23

«5. В случае просрочки с доставкой и если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан уплатить возмещение, которое не может превышать платы за перевозку».

Конвенция о железнодорожных перевозках грузов, статья 34

«2. Если доказано, что ущерб явился фактическим результатом просрочки с доставкой, должно быть уплачено возмещение, которое не может превышать платы за перевозку»³⁵.

28. Рабочая группа может рассмотреть положение, касающееся особых ограничений суммы возмещения за экономические потери, выплачиваемые перевозчиками, подобное нижеследующему³⁶:

Проект положения D

Статья А

«1. *Согласно данной Конвенции* ответственность перевозчика за потери или ущерб в отношении

³⁵ Согласно пересмотренному в 1970 году тексту Конвенции о железнодорожных перевозках грузов, максимальная ответственность перевозчика за фактический ущерб от просрочки с доставкой была повышена до суммы двойной платы за провоз грузов на железнодорожном транспорте. В статье 34 Конвенции о железнодорожных перевозках грузов 1970 года говорится следующее:

«1. В том случае, если время транзита было превышено более чем на 48 часов и если истец не может доказать, что это повлекло за собой потери или ущерб, железнодорожные власти обязаны возместить одну десятую платы за перевозку при условии, что она не превысит 50 франков за партию груза.

2. Если представлено доказательство о том, что превышение времени транзита повлекло за собой потери или ущерб, должно быть выплачено возмещение, не превышающее двойную сумму платы за провоз».

³⁶ Франция, Международная торговая палата, Международный союз морского страхования, МИУЧП, Международный морской комитет в своих ответах выступили за то, чтобы максимальная сумма ответственности перевозчика за просрочку не превышала суммы платы за перевозку (во французском ответе также говорится о том, что есть возможность установления «двойной суммы платы за перевозку» в качестве ограничения ответственности перевозчика за просрочку).

грузов ограничивается суммой, эквивалентной () франкам за одно место груза или другие единицы отгрузки или () франкам за килограмм веса брутто потерянных или поврежденных грузов в зависимости от того, какой вес больше.

2. Согласно данной Конвенции ответственность перевозчика, кроме указанной выше, в пункте 1 данной статьи, ответственности за потерю или ущерб в отношении грузов, не превышает (двойной) суммы платы за перевозку тех грузов, за которые перевозчик несет ответственность.

3. В любом случае общая ответственность перевозчика согласно пунктам 1 и 2 данной статьи не должна превышать ограничения, установленного в соответствии с пунктом 1 данной статьи за полную потерю тех грузов, за которые перевозчик несет ответственность».

29. В проекте положения D устанавливается общее ограничение ответственности перевозчика за фактическую потерю и ущерб грузам из расчета на вес груза или на одно место, независимо от причины, если за нее, согласно данной Конвенции, перевозчик несет ответственность. Кроме того, в нем устанавливается особое ограничение суммы, равной [двойной] плате за проезд, за любой ущерб грузоотправителю, грузополучателю, помимо фактической потери или ущерба в отношении грузов. В проекте положения D не проводится никаких различий, основанных на характере действия или упущения перевозчика, приведших к его ответственности; различие между пунктами 1 и 2 касается характера понесенной потери или ущерба. Например, в пункте 1 проекта положения D охвачены все случаи фактической потери или ущерба в отношении грузов, такие как порча грузов, независимо от того, вызвана ли она последствиями неправильного обращения с грузами (например, неправильного замораживания грузов на борту судна) или задержки с доставкой или сочетания неправильного обращения с грузами и просрочки с доставкой. Подобным же образом, согласно пункту 2 проекта положения D, особое ограничение, эквивалентное [двойной] сумме платы за перевозку, применяется к любому виду ответственности за потерю груза, помимо фактической потери или ущерба в отношении грузов (экономических потерь), и в особой степени относится к потерям, вытекающим из просрочки с доставкой.

30. Из пункта 3 проекта положения D ясно, что ограничения ответственности перевозчика в соответствии с пунктами 1 и 2 не являются кумулятивными³⁷. В соответствии с пунктом 3 максимальная ответственность перевозчика не должна превышать ограничение из расчета на одно место или на вес груза, установленное в пункте 1, ибо это ограничение является максимальным для тех случаев, когда перевозчик несет ответственность за полную потерю грузов. Применение указанного выше проекта положения

³⁷ Международный морской комитет в своем ответе поддерживает данную точку зрения. Подобным же образом в статье 34 (3) Конвенции о железнодорожных перевозках грузов 1970 года говорится о том, что возмещение за просрочку «не должно выплачиваться сверх той суммы, которая будет выплачена за полную потерю грузов».

может быть объяснено на примере следующих конкретных ситуаций.

С л у ч а й № 1: Допустим, что в период перевозки грузам был нанесен фактический ущерб на сумму 600 долларов; кроме того, погрузка задерживается и в результате этого грузополучатель несет экономические потери на сумму в 300 долларов вследствие отсутствия у него данных грузов. Далее, допустим, что ограничение ответственности, согласно пункту 1, основанное на формуле ограничения из расчета на вес или на одно место, составляет 500 долларов, а ограничение ответственности в соответствии с пунктом 2, основанное на плате за провоз, равняется 200 долларам. В соответствии с положением пункта 3 общая ответственность перевозчика будет ограничена 500 долларами, которые являются максимальной суммой возмещения, согласно пункту 1, за полную потерю данных грузов.

С л у ч а й № 2: Допустим, как вариант случая № 1, что грузам был нанесен фактический ущерб только на сумму 50 долларов, в то время как экономические потери просрочки с доставкой (как и в предыдущем примере) составляют 300 долларов. Исходя из этого общая ответственность перевозчика будет ограничена 50 долларами (пункт 1) плюс 200 долл. (пункт 2), что в целом составит 250 долларов.

С л у ч а й № 3: Грузам был нанесен фактический ущерб на сумму 600 долларов в результате неправильного замораживания во время перевозки. Кроме того, был нанесен фактический ущерб на сумму 300 долларов в результате порчи, вызванной просрочкой с доставкой, и, таким образом, общий фактический ущерб составляет 900 долларов. В соответствии с пунктом 1 ограничение, равное 500 долларам, будет действительным для суммы двух типов фактических потерь; нет необходимости вычисления процента потерь, приходящегося на каждый из этих факторов. Так как возмещение за фактические потери полностью покрывает ограничение ответственности, сформулированное в пункте 1, никакого возмещения за экономические потери, вытекающие из просрочки с доставкой и других причин, не будет выплачено.

31. Следует упомянуть те ограничения, которые будут действовать в указанных выше случаях согласно проекту положения С. В случаях 1 и 3 применение проекта положения С и проекта положения D дает одинаковый результат: 500 долларов — так как согласно проекту положения С ко всем видам ущерба применимо одно ограничение из расчета на вес на одно место груза. В случае 2, согласно проекту положения С, по которому единственное ограничение равняется 500 долларам, грузополучатель/грузоотправитель могут получить возмещение за фактический ущерб (50 долларов) плюс за экономические потери (300 долларов), что в целом составит 350 долларов.

32. В качестве альтернативы Рабочая группа может изменить проект положения D, с тем чтобы ограничения, вытекающие из пунктов 1 и 2, применялись

независимо друг от друга и, таким образом, могли бы взаимно увеличивать друг друга. Этого можно достигнуть, опустив пункт 3. При такой формулировке максимальная ответственность перевозчика будет равняться сумме двух ограничений, которые могут возрастать в случае полной потери или большого фактического ущерба, связанных с огромными экономическими потерями. Возможен и другой подход: в проект положения С можно внести оговорку о том, что ответственность за просрочку, независимо от того, к какому ущербу она привела: физическому, экономическому или тому и другому вместе — должна быть ограничена [двойной] суммой платы за провозку³⁸. Единственным недостатком данного подхода является то, что он ставит максимальную ответственность перевозчика в зависимость от характера его вины и может привести к возбуждению судебного дела на основании главной причины, приведшей к признанному фактическому ущербу, вызванному одной из нескольких возможных причин, за каждую из которых перевозчик несет ответственность в соответствии с данной Конвенцией.

*Н. Презумпция потери задержанного груза.
Последующее нахождение*

33. Если грузы не прибыли в течение предполагаемого периода времени, нельзя с точностью сказать, являются ли они потерянными или их доставка просто задерживается. Такое положение может существовать в течение неопределенного периода времени в случае потери или до прибытия грузов в случае просрочки с доставкой.

34. Рабочая группа может рассмотреть вопрос о принятии положения, согласно которому владельцы груза могут получить возмещение за свои грузы как за потерянные после того, как в течение длительного периода времени задержка с доставкой грузов ничем не объясняется, но до того, как будет окончательно доказано, что данные грузы фактически потеряны перевозчиком. В этом положении будет содержаться конкретное указание на то, когда данные грузы можно считать потерянными, но желательно, чтобы в нем также содержалось указание на то, как сохранить одновременно и право владельца на его грузы и его основание для предъявления иска за просрочку с доставкой в том случае, если грузы в конечном счете будут найдены³⁹. В двух конвенциях по транспорту содержится положение о презумпции потери и последующем нахождении.

КДПГ, статья 20

«1. Правомочное по договору лицо может без обязательного представления иных доказательств считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение 30 дней по прошествии установлен-

ного предельного срока или, когда такового установлено не было, в течение 60 дней со дня принятия груза транспортером.

2. Правомочное по договору лицо может, при получении им возмещения за утраченный груз, просить в письменной форме, чтобы оно было немедленно извещено в случае, если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения. Принятие к сведению такого его требования должно быть подтверждено письменно.

3. В течение 30 дней после получения извещения о том, что груз найден, правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств, вытекающих из накладной, а также по возвращении полученного им возмещения за вычетом эвентуально понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье 23 и, если к тому имеются основания, в статье 26.

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше, в пункте 2, либо инструкций, данных в 30-дневный срок, предусмотренный в пункте 3, или же в случае, если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, транспортер может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона местонахождения груза».

*Конвенция о железнодорожных перевозках,
статья 30*

«1. Лицо, имеющее право предъявлять иск за потерю грузов, может, без обязательного представления иных доказательств, считать груз потерянным, если он не был доставлен грузополучателю или если он не находится в его распоряжении в течение 30 дней по прошествии установленного срока перевозки.

2. (Формулировка идентична приведенной выше, в статье 20 (2) КДПГ, то есть в этом пункте содержится требование об уведомлении после получения владельцем груза возмещения за утраченный груз.)

3. В течение 30 дней после получения подобного извещения указанное выше правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан в любом пункте по данному маршруту по уплате долговых обязательств, вытекающих из накладной, от пункта отправки до пункта, в котором происходит сдача груза, а также по возвращении полученного им возмещения за вычетом эвентуально понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье 34 данной Конвенции, и, если к тому имеются основания, в статье 36 данной Конвенции.

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше, в пункте 2, либо инструкций, данных в 30-дневный срок, предусмотренный в указанном выше

³⁸ Подобное изменение проекта положения С приведет к следующим результатам в случаях, приведенных в пункте 30, выше: случай № 1—500 долларов; случай № 2—250 долларов при условии, что фактический ущерб, равный 50 долларам, не был вызван просрочкой с доставкой; случай № 3—500 долларов.

³⁹ В ответе Международного морского комитета указывается, что подобное положение необходимо в том случае, если Рабочая группа утвердит плату за перевозку в качестве максимальной ответственности перевозчика за просрочку с доставкой.

пункте 3, или же в случае, если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения, железнодорожные власти могут распорядиться найденным грузом в соответствии с законом и правилами государства, которому принадлежит данная железная дорога».

35. В том случае, если Рабочая группа примет решение одобрить положения, касающиеся презумпции потери и последующего нахождения грузов, она может рассмотреть следующий проект положения, основанный на указанных выше положениях КДПГ и Конвенции о железнодорожных перевозках грузов.

Проект положения E

Презумпция потери. Последующее нахождение

«1. Лицо, имеющее право предъявлять иск за потерю грузов, может, без обязательного представления иных доказательств, считать груз потерянным, если он не был доставлен грузополучателю, как этого требует статья [], в течение [шести-десяти] дней по прошествии установленного предельного срока для доставки или, когда такового установлено не было, в течение [шести-десяти] дней по прошествии срока, к которому при данных обстоятельствах старательный перевозчик осуществил бы доставку груза.

2. Правомочное лицо может, при получении им от перевозчика возмещения за утраченный груз, просить в письменной форме, чтобы оно было немедленно извещено в случае, если бы груз был найден в течение [года], следующего за уплатой возмещения. Принятие к сведению такого требования данного лица должно быть подтверждено письменно.

3. В течение 30 дней после получения подобного извещения правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств, которые необходимо выплатить за доставку такого груза, а также по возвращении полученного истцом возмещения за потерю груза за вычетом эвентуально понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье [].

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше, в пункте 2, либо инструкций, данных в 30-дневный срок, предусмотренный в пункте 3, или же в случае, если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, перевозчик может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона местонахождения груза».

36. Указанная выше процедура обеспечивает относительно простой способ выплаты возмещения грузополучателю в случае чрезмерной и необъясненной просрочки с доставкой груза. Хотя лицо, имеющее право на получение груза, может считать его потерянным в соответствии с пунктом 1, перевозчик

может опровергнуть презумпцию потери, если он сумеет доказать, что на самом деле грузы не потеряны, а просто задерживаются с доставкой. В то же время проект положений о презумпции потери и последующем нахождении грузов обеспечивает грузополучателю возмещение за предположительно потерянные, но впоследствии найденные грузы в сумме, значительно превышающей максимальную ответственность перевозчика в соответствии с данной Конвенцией, и, таким образом, не дает возможности перевозчику получить неожиданный доход в результате чрезмерной просрочки с доставкой данного груза. Рабочая группа может рассмотреть вопрос об увеличении до двух лет периода нахождения груза, в течение которого грузополучатель может отказаться от права получения возмещения за предположительно потерянный груз и вместо этого получить свой найденный груз.

II. ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

A. Введение

1. На своей пятой сессии Рабочая группа¹ постановила рассмотреть на шестой сессии, помимо прочего, вопрос о сфере применения Брюссельской конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года)².

2. В этой части третьего доклада Генерального секретаря содержится ответ на просьбу Рабочей группы, направленную Генеральному секретарю, подготовить доклад о сфере применения Конвенции в географическом плане, то есть об установлении контактов между перевозкой грузов и договаривающимися государством, к которым применимы правила Конвенции.

B. Положение, определяющее сферу применения Брюссельской конвенции 1924 года

3. В статье 10 Брюссельской конвенции 1924 года говорится: «Положение настоящей Конвенции применяется ко всем коносаментам, выдаваемым любым из договаривающихся государств».

4. Это краткое положение считается неудовлетворительным из-за узости сферы применения Конвенции, а также из-за трудностей толкования, вызванных многообразием различных национальных решений проблем сферы ее применения³. Можно также отметить, что некоторые договаривающиеся государства, включая основные правила Конвенции в свои национальные правовые системы, применяют

¹ Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее пятой сессии, проходившей в Нью-Йорке с 5 по 16 февраля 1973 года (A/ CN.9/76), пункт 75 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

² League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXX, p. 157; приводится в *Регистре текстов*, том II, глава II, 1.

³ См. Международный морской комитет, XXIV конференция, проходившая в Риеке, 1959 год, протоколы (здесь именуется как протоколы Конференции в Риеке), стр. 134-137; Legendre, *La Conférence diplomatique de Bruxelles de 1968, Le droit maritime français*, 1968, p. 387, 392-395.

эти правила более широко, чем это предусмотрено статьей 10⁴.

5. Основные проблемы, возникающие в связи с формулировкой статьи 10 Брюссельской конвенции 1924 года, сводятся к следующему:

a) В статье 10 не дается конкретного указания на то, что Конвенция применяется лишь к *международной* перевозке грузов; в связи с этим при буквальном чтении данной статьи Конвенция применима к любому контракту на перевозку грузов из одного порта в другой, если они расположены в одном и том же государстве. Такой подход поддерживается некоторыми договаривающимися государствами⁵, в то время как другие высказывались против применения Конвенции к тому, что определялось как юридические отношения, носящие явно «внутренний» характер⁶. В правовых системах, в которых предусматривается применение Конвенции лишь к международным перевозкам, обращается внимание на иностранное местоназначение груза (например, Италия) или на национальную принадлежность сторон договора перевозки (например, Франция).

b) В соответствии со статьей 10 при «выдаче» коносамента в недоговариваемом государстве положения Конвенции не применяются, даже если погрузка грузов осуществляется в порту, находящемся в договариваемом государстве. В большинстве случаев коносамент выдается в порту погрузки, однако имеют место случаи, когда коносамент выдается в другом государстве.

В соответствии с многими национальными законодательными актами, касающимися Брюссельской конвенции 1924 года (предшествующей Брюссельскому протоколу 1968 года), признается критерий государства, в котором начался процесс морской перевозки, а не критерий государства, где выдается коносамент, что предусматривается Конвенцией. Например, в Акте Соединенного Королевства о морских перевозках грузов говорится, что правила применяются в отношении «судов, перевозящих грузы из любого порта Великобритании»⁷. В Акте Соединенных Штатов Америки о морских перевозках грузов говорится, что его действие распространяется

«на все договоры о морской перевозке грузов в порты или из портов Соединенных Штатов Америки»⁸ (курсив составителя).

⁴ Например, Соединенное Королевство, Акт о морских перевозках грузов, 46 U.S.C.A. 1300—1315, раздел 13; Бельгия, Закон от 28 ноября 1929 года, статья 91; Торговый кодекс Бельгии, как он приводится в *Carver, Carriage by Sea*, vol. 2, (12th ed., 1971), p. 1344; Франция, Закон от 18 июня 1966 года, статья 16.

⁵ Например, Акт Соединенного Королевства о морских перевозках грузов, 1924 год, статья 4.

⁶ Например, Франция и Италия. *Carver, Carriage by Sea* (12th ed., 1971), pp. 1345, 1347.

⁷ Возникает вопрос, распространяется ли действие данного Акта только на груз, погруженный на борт судна в Великобритании, или же он распространяется также на грузы, которые погружены на борт судна в любой другой стране, но которые находятся на борту судна, когда оно во время своего плаванья заходит в любой английский порт. *Scrutton on Charter Parties* (17th ed., 1964), p. 400.

⁸ Акт Соединенных Штатов Америки о морских перевозках грузов, раздел 13.

c) Конвенция не распространяется на случаи, когда коносамент выдан в недоговариваемом государстве, даже если государство, в порту которого происходит разгрузка грузов, является договариваемым государством. Таким образом, если государство, где происходит разгрузка грузов, является договариваемым государством, но выдача коносамента (или погрузка) не происходит в договариваемом государстве, то нельзя требовать от судебных органов договариваемого государства применения положений Конвенции; суд будет ссылаться на свои нормы коалиционного права, для того чтобы найти соответствующий закон. Этот вопрос являлся темой многих дискуссий; предлагались различные решения данного вопроса, которые будут рассмотрены ниже. В этой связи следует вспомнить, что некоторые национальные законодательные акты таких стран, как Соединенные Штаты Америки, Бельгия и Франция, расширяют сферу применения правил Конвенции с тем, чтобы применять эти правила всякий раз, когда грузы перевозятся в их порты⁹.

d) Многие договариваемые государства в своем национальном варианте Конвенции не осуществляют в полной мере статью 10. Статья 10 гласит, что «положения настоящей Конвенции применяются ко всем коносаментам, выдаваемым *любым* из договариваемых государств» (курсив составителя). Однако в тексте о сфере применения, принятом во многих договариваемых государствах, говорится, что установленные законом правила распространяются на коносаменты, выданные в государствах, закрепивших Конвенцию в законодательном порядке, или на перевозку товаров из государств, закрепивших Конвенцию в законодательном порядке. В соответствии с такими законодательными актами возникает вопрос, распространяются ли судами договариваемого государства (C1) правила Конвенции на любой коносамент, выданный в другом договариваемом государстве (C2). Если законодательство (C1) предусматривает только то, что все коносаменты, выданные в C1 или грузы, перевозимые из C1, будут регулироваться правилами Конвенции, то таким образом, очевидно, нет необходимости судам в C1 распространять эти правила на перевозку грузов из другого договариваемого государства (C2). Например, эта проблема возникает в результате действия Акта Соединенного Королевства о морских перевозках грузов от 1924 года, в статье 1 которого говорится:

«В соответствии с положениями настоящего Акта правила будут применяться в отношении морской перевозки грузов на судах, перевозящих грузы из *любого порта Великобритании или Северной Ирландии* в любой другой порт, расположенный на территории Великобритании или Северной Ирландии, или за их пределами»¹⁰ (курсив составителя).

⁹ Например, в законе Бельгии предусматривается: «К оборотному коносаменту на перевозку грузов любым судном, независимо от его национальной принадлежности, из или в любой порт Королевства или колонии применяются следующие правила: ...» См. *Carver*, сноска 4, выше.

¹⁰ Данная проблема носит менее острый характер в отношении национальных законов таких стран, как Соединенные Штаты Америки. Раздел 13 Акта Соединенных Штатов Америки о мор-

Следует указать, что эта формулировка предписывает судам Соединенного Королевства распространять Акт (правила Конвенции) на перевозку грузов из любого порта Соединенного Королевства, однако не дает возможность применять положения Акта при перевозке грузов из порта другого государства, даже если это государство является участником данной Конвенции. Исходя из собственных норм коалиционного права, суд Соединенного Королевства определяет, право какой страны следует применить¹¹. В том случае, когда груз доставляется из государства — участника Конвенции, использование коалиционных норм может привести к применению положений Конвенции, однако нельзя конкретно предсказать результат этого, и в таком случае положения Конвенции могут не применяться, вопреки ожиданиям государств, подписавших настоящую Конвенцию.

С. Проект статьи о сфере применения, выработанный в Риеке и Стокгольме

6. Критические замечания по поводу правила о сфере применения, изложенного в статье 10 Брюссельской конвенции 1924 года, привели к проведению тщательного обсуждения данного вопроса на XXIV Конференции Международного морского комитета (ММК), проходившей в Риеке. Проект пересмотренного варианта статьи 10 был принят на Конференции в Риеке¹². Данный проект стал частью проекта Протокола, принятого на XXIV Конференции Международного морского комитета, проходившей в Стокгольме в 1963 году¹³.

7. Проект статьи 10, выработанный в Риеке и Стокгольме, гласит:

ской перевозке грузов гласит: «Настоящий Акт распространяется на все договоры о морской перевозке грузов в порты или из портов Соединенных Штатов Америки в случае внешнеторговых операций». Таким образом, Конвенция действует, если перевозка грузов осуществляется в любой порт Соединенных Штатов Америки. Однако если перевозка грузов не осуществляется ни из портов, ни в порты Соединенных Штатов Америки, то Акт Соединенных Штатов Америки о морской перевозке грузов не распространяется на коносамент, и суды Соединенных Штатов Америки не будут обязаны применять Конвенцию (или правила Акта о морской перевозке грузов), хотя коносамент был выдан в другом договаривающемся государстве и предполагался осуществление перевозки грузов между другими портами договаривающихся государств.

¹¹ На Конференции Международного морского комитета в Риеке представитель Англии заявил: «в соответствии с английскими законами суд прежде всего должен определить, на основании какого права заключен договор или, иными словами, какие правовые нормы регулируют выполнение договора. После этого он рассматривает вопрос о том, применяются ли в обязательном порядке или не применяются вообще Гаагские правила в отношении договора, основанного на законах соответствующей страны. Таким образом, если коносамент выдан в иностранной стране на доставку грузов в Англию и если в данной стране законодательство основано на Гаагских правилах, однако коносамент все же регулируется английскими законами, то английский суд не применяет Гаагские правила, потому что в соответствии с нашими законами Гаагские правила применяются в обязательном порядке только за пределами Соединенного Королевства». Протоколы Конференции в Риеке, стр. 377. См. также Carver, Carriage by Sea (12th ed., 1971), pp. 266–268, комментарии по делу «Вита фуд продактс» против «Юнус шиппинг компани» [1939], A.C. 277.

¹² ММК, Протоколы Конференции в Риеке, стр. 391 англ. текста.

¹³ ММК, Протоколы Конференции в Стокгольме, стр. 551 англ. текста.

«Положения настоящей Конвенции распространяются на любой коносамент на перевозку грузов из одного государства в другое в тех случаях, когда в соответствии с коносаментом порт погрузки, порт разгрузки или один из опционных портов разгрузки находятся в одном из договаривающихся государств, независимо от законодательства, регулирующего такой коносамент, и независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого заинтересованного лица».

8. Цель проекта, выработанного в Риеке и Стокгольме, заключалась в том, чтобы расширить сферу применения и преодолеть двусмысленность в формулировке положения Конвенции относительно сферы применения, возникшую в результате различного национального толкования. Эти цели проекта должны были быть достигнуты путем выработки ясного критерия для определения применения Конвенции. Важными чертами проекта, выработанного в Риеке и Стокгольме, являлись следующие:

a) «из одного государства в другое». Эта фраза исключала возможность, возникающую в статье 10 Брюссельской конвенции 1924 года, регулировать правилами Конвенции перевозку грузов из одного порта в другой, находящихся в одном и том же договаривающемся государстве. Эта фраза ясно указывала, что применение Конвенции обязательно только в отношении международной перевозки грузов, и, таким образом, опровергала возражения (см. пункт 5 a, выше) о применении Конвенции в отношении прибрежной торговли.

b) «Порт погрузки, порт разгрузки или один из опционных портов разгрузки находятся в одном из договаривающихся государств». В отличие от статьи 10 Брюссельской конвенции 1924 года, в проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме, говорилось о трех альтернативных критериях применения Конвенции:

- i) «порт погрузки»;
- ii) «порт разгрузки», указанный в коносаменте;
- iii) «один из опционных портов разгрузки».

Этот третий термин был определен в докладе Международного подкомитета по коллизионным нормам, представленном Конференции в Риеке, следующим образом: «Если по какой-либо причине груз не достигает первоначального определенного порта разгрузки, положения Конвенции должны распространяться как на те случаи, когда первоначальный порт назначения находится в одном из договаривающихся государств, так и тогда, когда действительный порт разгрузки находится в том же государстве»¹⁴. Из дискуссии, прошедшей на Конференции в Стокгольме, вытекает, что это правило применяется только в том случае, если в коносаменте содержится оговорка об опционном порте или опционных портах¹⁵.

c) «Независимо от законодательства, регулирующего такой коносамент». Цель этого выражения

¹⁴ ММК, Протоколы Конференции в Риеке, стр. 137 англ. текста.

¹⁵ ММК, Протоколы Конференции в Стокгольме, стр. 516 англ. текста.

заключается в том, чтобы пояснить, что суды договаривающихся государств не могут основываться на национальных коллизионных нормах для определения того, применяются ли положения Конвенции при таком определении коносамента, которое дается в статье 10. Например, в соответствии с этим правилом английским судам не разрешается прибегать к коллизионным нормам английского законодательства для того, чтобы выяснить, законодательство какой страны применимо для перевозки грузов из другого договаривающегося государства в Соединенное Королевство; при таком положении английские суды признают правила Конвенции в качестве соответствующего законодательства.

д) «Независимо от национальной принадлежности судна перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого другого заинтересованного лица». Эта фраза предназначена для того, чтобы устранить возможность использования принципа национальной принадлежности судна или любого лица, участвующего в процессе перевозки, в качестве критерия для применения положений Конвенции. В статье 10 Брюссельской конвенции 1924 года не содержится конкретного положения, устраняющего возможность использования принципа национальной принадлежности в качестве критерия, и, как было указано выше, в определенных случаях национальные суды используют данный критерий особенно в отрицательном значении для того, чтобы не дать возможности применять положения Конвенции в тех случаях, когда договор перевозки не носит международного характера¹⁶.

Д. Положение Брюссельского протокола 1968 года, определяющее сферу применения Конвенции

9. В статье 5, положение в Протоколе 1968 года о поправках к Брюссельской конвенции 1924 года¹⁷ относительно сферы применения, были сохранены некоторые положения проекта, выработанного в Риеке и Стокгольме, однако в то же время в данный проект были внесены существенные изменения.

Статья 5 Протокола гласит:

Статья 5

Заменить статью 10 настоящей Конвенции следующей:

«Положения настоящей Конвенции применяются к любому коносаменту на перевозку груза между портами двух различных государств, если:

- а) коносамент выдается в одном из Договаривающихся государств; или
- б) перевозка осуществляется из порта одного из Договаривающихся государств; или
- в) договор, содержащийся в коносаменте или подтверждаемый им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или законодательство

любого государства, которое осуществляет эти правила, должны определять условия договора независимо от национальной принадлежности судна перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого другого заинтересованного лица.

Каждое из Договаривающихся государств применяет положения настоящей Конвенции к вышеупомянутым коносаментам.

Настоящая статья не мешает одному из Договаривающихся государств применять Правила настоящей Конвенции к коносаментам, не включенным в предыдущие пункты».

10. В пункте 1 статьи 5 Брюссельского протокола 1968 года содержатся следующие выражения:

а) «перевозка груза между портами двух различных государств». Как и в проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме, но в отличие от статьи 10 Брюссельской конвенции 1924 года положение Протокола ясно ограничивает сферу применения Конвенции международной перевозкой грузов;

б) «коносамент выдается в одном из Договаривающихся государств». Посредством этой формулировки подпункт а) положения Протокола сохраняет основной критерий Брюссельской конвенции 1924 года для сферы применения положений Конвенции;

в) «из порта одного из Договаривающихся государств». В подпункте в) добавляется (в измененной формулировке) один из трех альтернативных критериев, данных в проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме;

д) в подпункте с) предусматривается применение положений Конвенции всякий раз, когда стороны договора перевозки включают в свой договор «условие о превалярующем значении», обуславливающее применение правил Конвенции¹⁸.

В соответствии с этим правилом, даже если не существует ни одного из вышеуказанных критериев для применения Конвенции, суды любого договаривающегося государства должны применять эти правила, если стороны указывают, что правила Конвенции должны определять условия их договора. Подпункт с), так же как и проект, выработанный в Риеке и Стокгольме, исключает принцип национальной принад-

¹⁸ «Условие о превалярующем значении» является условием коносамента, при наличии которого договор перевозки регулируется Брюссельской конвенцией 1924 года. Например, в линейном коносаменте CONELINE говорится: «2. Условие о превалярующем значении. К этому договору применяются Гаагские правила, содержащиеся в Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссель, 25 августа 1924 года), действующие в стране отправки. Если в стране погрузки подобного закона нет, то применяется соответствующее законодательство страны назначения груза. Однако в отношении груза, к которому применение подобных законов не является обязательным, применяются условия вышеуказанной Конвенции». Доклад секретариата ЮНКТАД о коносаментах, 1971 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.72.PD.2), приложение III, В. В соответствии с некоторыми национальными законами, вытекающими из положений Конвенции, требуется включение во все коносаменты «условия о превалярующем значении» (например, Соединенные Штаты Америки, Соединенное Королевство), и многие перевозчики включают в договор «условие о превалярующем значении».

¹⁶ См. пункт 5 а, выше.

¹⁷ Протокол изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года, Брюссель, 1968 год, *Регистр текстов*, том II, глава II.

лежности судна или заинтересованных лиц в качестве критерия для применения положений Конвенции.

11. Пункт 2 статьи 5 Протокола 1968 года подчеркивает, что договаривающиеся государства берут на себя обязательства применять положения Конвенции не только в отношении коносаментов при погрузке, осуществляемой в их собственных портах, но также и при погрузке, осуществляемой в портах любого другого договаривающегося государства. Вообще говоря, договаривающееся государство применяет Конвенцию всегда, когда встречается один из критериев, указанных в пункте 1. В этом пункте говорится о проблеме, возникающей в результате принятия законодательных актов, касающихся Конвенции (таких как Акт Соединенного Королевства о морской перевозке грузов), в соответствии с которыми предусматривается применение правил Конвенции только в том случае, если перевозка осуществляется из порта государства, закрепившего положения Конвенции в законодательном порядке. Эта проблема более полно рассматривается выше, в пункте 5d.

12. В пункте 3 статьи 5 Брюссельского протокола 1968 года подчеркивается, что договаривающиеся государства могут расширять сферу применения положений Конвенции в своих национальных законодательных актах, касающихся данной Конвенции; например, договаривающиеся государства могут включать порт разгрузки в свои национальные законодательные акты, касающиеся Конвенции, в качестве критерия для применения данной Конвенции¹⁹.

E. Положения о сфере применения, содержащиеся в конвенциях о железнодорожной, воздушной и дорожной перевозке грузов

1. Железнодорожная перевозка грузов: Конвенция СИМ²⁰

13. В статье 1 (I) говорится:

«Настоящая Конвенция распространяется, за исключением случаев, указанных в последующих пунктах, на перевозку грузов по сквозной транспортной накладной при прохождении грузом территории, по крайней мере, двух договаривающихся государств...» (курсив составителя).

2. Воздушная перевозка грузов: Варшавская конвенция²¹

14. В статье 1 предусматривается:

«1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или

¹⁹ В ответе правительства Норвегии указывается, что «в новом законодательстве, основанном на положениях Протокола, Норвегия, подобно другим скандинавским странам, осуществляет право выбора, содержащееся в последнем пункте статьи 5, для расширения сферы применения и применяет данные правила также на перевозку грузов из недоговаривающегося государства в любое из скандинавских государств».

²⁰ Международная конвенция по грузовым железнодорожным перевозкам (СИМ), 1952 год (United Nations, Treaty Series, vol. 241).

²¹ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 год (League of Nations, Treaty Series, vol. CXXXVII, p. 13); Гаагский протокол 1955 года к Варшавской конвенции изменяет формулировку в статье 1, но не вносит никаких изменений по существу.

товаров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок.

2. «Международной перевозкой» в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения, вне зависимости от того, имеются или нет перерывы в перевозке или перегрузке, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена на территории, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью другой даже недоговаривающейся державы. Перевозка, без подобной остановки, между территориями, находящимися под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции, как международная» (курсив составителя).

3. Дорожная перевозка грузов: Конвенция CMR²²

15. В статье 1 (I) указывается следующее:

«Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждения посредством автомобилей, когда указанные в договоре: место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей в Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон» (курсив составителя).

4. Сравнение положений трех транспортных конвенций

16. В Конвенции по грузовым железнодорожным перевозкам (СИМ) говорится, что необходимым условием для ее применения является перевозка грузов по территории, по крайней мере, двух договаривающихся государств. В соответствии с Варшавской конвенцией (воздушная перевозка) требуется, чтобы как место отправления, так и место назначения находились в одном из договаривающихся государств; в том случае, когда место отправления и место назначения находятся в одном и том же договаривающемся государстве, перевозка сохраняет свой международный характер, если предусматривается согласованная остановка в любом другом государстве.

17. Конвенция о дорожной перевозке грузов (CMR) применима в том случае, если государство, где груз принимается к отправке, или государство, предусмотренное в качестве места для сдачи груза, является договаривающимся государством. Следует указать, что это положение аналогично тому, которое ука-

²² Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR) (United Nations, Treaty Series, vol. 399, p. 189).

зано в проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме²³.

Г. Альтернативные проекты предложений

1. Введение

18. Проект, выработанный в Риеке и Стокгольме, и статья 5 Брюссельского протокола 1968 года в подходе к ряду важных вопросов аналогичны. Оба положения отрицают использование принципа национальной принадлежности сторон или судна в качестве критерия для применения положений Конвенции. Обе формулировки отрицают неправомерное применение Конвенции ко всем международным морским перевозкам грузов; оба положения также отрицают общий принцип, лежащий в основе Варшавской конвенции о воздушных перевозках и Конвенции о грузовых железнодорожных перевозках, в соответствии с которым применение положений Конвенции зависит от контакта грузами при перевозке между, по крайней мере, двумя договаривающимися государствами. Кроме того, как проект, выработанный в Риеке и Стокгольме, так и Брюссельский протокол 1968 года признают в качестве необходимого условия, что перевозка должна носить международный характер до того, как ее условия могут определяться Конвенцией. В обоих положениях признается принцип использования географического контакта между одним договаривающимся государством и конкретной перевозкой грузов в качестве критерия для выяснения вопроса о том, будет или не будет применяться Конвенция.

19. Между этими двумя положениями существует одно важное различие. В соответствии с проектом, выработанным в Риеке и Стокгольме, как порт погрузки, так и порт разгрузки рассматриваются в качестве факторов, имеющих достаточные связи с конкретной перевозкой грузов, с тем чтобы использовать их в качестве альтернативного критерия для применения положений Конвенции; статья 5 Протокола 1968 года не определяет порт разгрузки грузов в качестве критерия для применения Конвенции с внесенными в нее Протоколом поправками.

2. Проект предложения, основанный на статье 5 Брюссельского протокола 1968 года

20. Проект предложения А основан на статье 5 Брюссельского протокола 1968 года²⁴. Некоторые изменения были внесены в формулировку данного положения, для того чтобы отразить общий подход как к содержанию, так и к редакции, которая была подготовлена Рабочей группой. Эти поправки указываются в скобках.

²³ В Конвенции о дорожных перевозках грузов, как и в проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме, и в Протоколе 1968 года, содержится конкретное положение об исключении использования принципа национальной принадлежности сторон в качестве критерия для определения применения Конвенции.

²⁴ В ответах правительства Соединенного Королевства, Норвегии и Швеции содержится одобрение статьи 5 Брюссельского протокола 1968 года. В ответах Международной торговой палаты (МТП), Балтийской и Международной морской конференции (БММК), Международного морского комитета (ММК), Центрального бюро международных железнодорожных перевозок содержится одобрение положения Брюссельского протокола 1968 года.

21. Проект предложения А читается следующим образом:

Проект предложения А

«1. Положения настоящей Конвенции применяются к любому [коносаменту] [договору перевозки] на перевозку груза между портами двух различных государств, если:

a) [коносамент] [документ, подтверждающий договор перевозки] выдан в [любом] из договаривающихся государств, или

b) перевозка осуществляется из порта любого договаривающегося государства, или

c) [коносамент] [документ, подтверждающий договор перевозки] предусматривает, что правила настоящей Конвенции и законодательство любого государства, вводящее эти правила, должны определять условия договора.

2. Положения пункта 1 применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого другого заинтересованного лица.

3. Каждое из договаривающихся государств применяет положения настоящей Конвенции к договору перевозки.

4. Настоящая статья не мешает одному из договаривающихся государств применять правила настоящей Конвенции к коносаментам, не включенным в предыдущие пункты».

22. Пункт 1. Первая фраза данного пункта, подпункты a и b, и последняя фраза пункта уже были рассмотрены выше, в пункте 10. Подпункт c (см. пункт 10 d, выше) был включен в положение Протокола 1968 года частично, для того чтобы компенсировать отсутствие критерия места разгрузки²⁵.

23. Пункт 3. Это правило, рассмотренное выше, в пункте 11, дает возможность договаривающимся государствам использовать совершенно аналогичную формулировку критерия для применения правил Конвенции, как это и предусмотрено в положении Конвенции²⁶. Цель этого правила заключается в том, чтобы предупредить применение подхода,

²⁵ Протоколы Дипломатической конференции по морскому праву, двенадцатая сессия (первая фаза), Брюссель, 1967 год, стр. 313 англ. текста. На Дипломатической конференции не было выдвинуто серьезных возражений против включения данного положения. Протоколы Дипломатической конференции по морскому праву, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 год, стр. 60-70 англ. текста. В ответе Австралии поднимается вопрос относительно необходимости включения подпункта c (идентичного пункту 5 с Брюссельского протокола 1968 года), «который, очевидно, не имеет существенного значения».

²⁶ В замечаниях в ответ на вербальную ноту правительство Пакистана и секретариат Азиатско-африканского правового консультативного комитета указывают, что данный пункт «очевидно, выполняет двойную функцию». В соответствии с ним на договаривающиеся государства возлагается обязанность рассмотреть вопрос о том, чтобы их внутренний закон, входящий в силу настоящей Конвенции, применялся к коносаментам, которые выполняют роль критерия, изложенного в предыдущих пунктах. «Он также, очевидно, предусматривает обязательный выбор правовой нормы, которая должна соблюдаться судами договаривающихся государств». В связи с различным толкованием положения относительно сферы применения (статья 10) в ответе

указанного в ряде национальных законодательных актов, касающихся Конвенции, в которых выражение «выдан в X» (страна, закрепившая в законодательном порядке положения Конвенции) заменяется выражением «выдан в любом договаривающемся государстве», содержащемся в подпункте 2 первого пункта проекта предложения А, и в которых выражение «перевозка из порта X» заменяется выражением «перевозка из порта одного из договаривающихся государств», содержащемся в подпункте b проекта предложения А. Как указано выше в пункте 5d, эта проблема возникла в Соединенном Королевстве. Тот факт, что в Акт Соединенного Королевства по морской перевозке грузов 1971 года (1971 С.19), который должен вступить в силу после того, как 10 государств ратифицируют Брюссельский протокол 1968 года, входит без каких-либо изменений в редакции статьи 5 Протокола²⁷, может иметь какое-то важное значение. Тем не менее Рабочая группа может пожелать рассмотреть вопрос о том, достаточно ли ясно изложена цель пункта 3, для того чтобы вызвать со стороны других реакцию, аналогичную реакции Соединенного Королевства, нашедшей отражение в его пересмотренном варианте.

24. Пункт 4. Этот пункт является результатом компромисса, достигнутого на Дипломатической конференции 1968 года по вопросу о предложении добавить порт разгрузки в качестве критерия для применения положений Конвенции²⁸.

содержится предложение о включении следующей альтернативной формулировки для пункта 3: «Каждое договаривающееся государство сделает применимыми, а суды каждой из договаривающихся государств применяют, положения настоящей Конвенции к вышеуказанным коносаментам».

²⁷ В примечании общего характера по положению, содержащемуся в Хэлсбюргских статутах Англии (3-е издание, 1971 год) на стр. 1330 англ. текста говорится: «В соответствии с Актом о морских перевозках грузов 1924 года, S. 3, том 31, стр. 524, Гаагские правила распространялись только на коносаменты, выданные в Великобритании или Северной Ирландии. Цель настоящей статьи заключается в том, чтобы дать правилам как можно более широкую сферу применения, и они будут применяться в Соединенном Королевстве как закон в тех случаях, когда коносамент выдан в одном из договаривающихся государств или когда перевозка осуществляется из порта одного из договаривающихся государств, или когда в самом контракте предусматривается, что к нему должны применяться данные правила».

²⁸ Предлагающие включить порт разгрузки в качестве критерия внесли на рассмотрение компромиссное предложение, которое не было принято, но которое могло, судя по всему, содействовать принятию третьего пункта статьи 5 Протокола. Компромиссное предложение гласит:

«1. Положения настоящей Конвенции распространяются на любой коносамент на перевозку грузов из одного государства в другое, когда в соответствии с коносаментом порт погрузки, порт разгрузки или один из опционных портов разгрузки находятся в одном из договаривающихся государств независимо от законодательства, регулирующего такой коносамент, и независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого другого заинтересованного лица.

2. Однако любой участок настоящего Протокола может сохранить за собой право не распространять положения Конвенции с внесенными в нее Протоколом поправками на коносаменты, выданные в одном из государств, не являющемся участником настоящего Протокола».

Протоколы Дипломатической конференции по морскому праву, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 год, стр. 66 англ. текста. В ответе правительства Пакистана в отношении

3. Проект предложения, основанный на статье 5 Брюссельского протокола 1968 года и проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме

25. В проекте предложения В содержатся части как статьи 5 Протокола 1968 года, так и проекта, выработанного в Риеке и Стокгольме. Придерживаясь большинства положений статьи 5 (Протокол 1968 года), проект предложения В все-таки добавляет порт разгрузки в качестве альтернативного критерия для применения положений Конвенции. Его основное отличие от проекта предложения А выделено подчеркиванием в приводимом ниже пункте 1 b.

26. Проект предложения В гласит:

Проект предложения В

«1. Положения настоящей Конвенции применяются к любому [коносаменту] [договору перевозки] на перевозку грузов между портами двух различных государств, если:

a) [коносамент] [документ, подтверждающий заключение договора перевозки] выдан в одном из договаривающихся государств, или

b) порт погрузки или порт разгрузки, или один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в документах, подтверждающих заключение договора перевозки, находятся в одном из договаривающихся государств, или

c) документ, подтверждающий заключение договора перевозки, предусматривает, что положения настоящей Конвенции или законодательство любого государства, которое осуществляет эти правила, должны определять условия договора.

2. Положения пункта 1 применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого другого заинтересованного лица».

27. Подпункт a. Критерий государства, где выдан коносамент, единственный критерий для применения в соответствии со статьей 10 Конвенции 1924 года, был сохранен в пересмотренном варианте правила, содержащегося в Брюссельском протоколе 1968 года, хотя он был исключен из проекта, выработанного в Риеке и Стокгольме.

28. Подпункт b. Фраза «порты погрузки... в одном из договаривающихся государств» соответствует той, которая применялась Рабочей группой при разработке положений относительно срока ответственности, выбора судов и арбитража.

29. Альтернативный критерий «порты разгрузки» для применения положений Конвенции, изложенный в проекте предложения В, нашел конкретную под-

положения, изложенного в пункте 4 проекта предложения А, говорится следующее: «Если эта свобода действий будет использоваться договаривающимися государствами, то в соответствии с различными национальными законами могут предусматриваться весьма различные сферы применения, что может внести некоторую неопределенность...» Эта точка зрения поддерживается в замечаниях секретариата Азиатско-африканского правового консультативного комитета.

держку в ответах правительств Франции²⁹, Австралии и Пакистана, однако Соединенное Королевство в своем ответе выражает определенные возражения против его принятия³⁰.

30. Порт разгрузки был включен в проект, разработанный в Риеке и Стокгольме, в качестве критерия для применения положений Конвенции³¹. Однако этот термин был исключен из проекта положения о сфере применения, представленного на Дипломатической конференции 1968 года. На данной Конференции были представлены следующие доводы для включения порта разгрузки в качестве критерия для применения положений Конвенции: «Порт разгрузки является наиболее важным портом, поскольку большинство споров и требований об убытках возникает в порту разгрузки, а не в порту погрузки»³².

31. На Дипломатической конференции 1968 года были выдвинуты следующие доводы против включения порта разгрузки:

а) «Применяя эти правила [правила Конвенции], государства осуществляют государственный акт и государственные полномочия, и ... при этом они должны проявить особое уважение к юрисдикции других стран. Правила регулируют условия, в соответствии с которыми осуществляется морская перевозка. Безусловно, они не охватывают такие вопросы, как цена или ставка, в соответствии с которыми может быть перевезен груз, однако принцип в значительной степени остается аналогичным.

Я думаю, что делегация любого государства будет выступать против, если отдельная страна или группа стран намеревались контролировать условия, применяемые к ставкам, по которым грузы доставляются в его порты без учета правил, применяемых в порту отхода. Это наиболее простое объяснение наших трудностей, возникающих в области юрисдикции.

б) Применяя новые правила к коносаментам по импортной перевозке, трудности с коллизийными нормами возрастут, а не уменьшатся. Увеличится также трудность, заключающаяся в том, что правила, в соответствии с которыми вы перевозите грузы,

будут зависеть от решения суда, в котором рассматривается ваше дело, а не от условий, которых придерживаются капитан и судовладелец»³³.

32. В отношении первого возражения на Дипломатической конференции было выдвинуто следующее замечание: «по нашему мнению, не может возникнуть вопроса о каком-либо нарушении юрисдикции договаривающегося государства, поскольку данное положение будет применяться только в рамках юрисдикции договаривающегося государства»³⁴.

33. Второе возражение, судя по всему, основывается на точке зрения, что только в соответствии с законодательством места, где был заключен договор перевозки, должен решаться вопрос о том, применяются ли правила Конвенции, и что порт разгрузки не имеет никакого отношения к соглашению сторон. Тем не менее можно выдвинуть подобный же аргумент и в отношении порта погрузки. Груз может быть погружен на борт в одном или другом порту без какой-либо особой связи с правовой системой, действующей в каждом порту; таким образом для судовладельца и перевозчика, очевидно, не имеет большого значения тот факт, что груз был погружен в конкретном месте или что именно там был выдан транспортный документ.

34. Можно напомнить, что в Конвенции не придается первостепенного значения тому, был ли заключен договор перевозки, или даже вопросам, касающимся толкования оговорок в договоре. Напротив, основная цель Конвенции заключалась в том, чтобы выработать единообразные минимальные критерии в отношении обязанностей и обязательств перевозчиков, которые не принимают во внимание противоречивые положения, содержащиеся в договоре перевозки. Можно предположить, что стороной, которая, очевидно, в первую очередь заинтересована в нормах, определенных Конвенцией, является грузополучатель³⁵. Ущерб, причиненный при перевозке, обычно обнаруживается только тогда, когда груз достигает места назначения, и общая сумма убытков может быть подсчитана с определенной точностью только после прибытия груза. Кроме того, в соответствии с наиболее распространенными видами торговых сделок (фоб порт погрузки; сиф; С и F) риск повреждения при перевозке переходит не на продавца-грузоотправителя, а на покупателя-грузополучателя. Однако грузополучатель вследствие практической заинтересованности (поскольку в конце перевозки он непосредственно соприкасается с грузом) и закона (поскольку обычно на нем лежит риск при транспортировке) является лицом, которое должно следить за выполнением обязательств перевозчиком. Государство-грузополу-

²⁹ В ответе правительства Франции говорится, что закон Франции от 18 июня 1966 года в большей степени расширяет сферу применения Конвенции, чем это предусмотрено в Брюссельском протоколе 1968 года; положения Конвенции применяются при перевозке из любого порта и в любой порт Франции. В ответе указывается, что определенное число других государств-участников Брюссельской конвенции 1924 года внесли аналогичные положения в свои национальные законодательства, а также говорится, что это решение должно быть унифицировано в данной Конвенции.

³⁰ В ответе Соединенного Королевства указывается, что «оно будет выступать против любого расширения сферы применения, определенной в 1968 году, в целях включения порта разгрузки в качестве критерия для обязательного применения правил».

³¹ Порт разгрузки используется в качестве критерия в Конвенции по грузовым железнодорожным перевозкам (СМР) (см. пункты 15, 17, выше). В своем ответе на вопросы, изложенные в вербальной ноте Генерального секретаря, Международный институт унификации частного права (МИУЧП) рекомендовал применять подход, используемый в Конвенции о грузовых железнодорожных перевозках.

³² Дипломатическая конференция, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 год, стр. 51 англ. текста.

³³ Дипломатическая конференция, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 год, стр. 71-72 англ. текста.

³⁴ Дипломатическая конференция, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 год, стр. 51 англ. текста.

³⁵ В ответе на вербальную ноту правительство Австралии указало, что оно выступает за включение места разгрузки в качестве критерия для применения (на основании того, что, как показывает практика, большинство судебных разбирательств, возникающих в результате соответствующих договоров, начинается в порту назначения). В ответе правительства Пакистана содержится аналогичный довод.

чатель, то есть государство, где находится место доставки, имеет серьезные основания для того, чтобы обеспечить ему защиту со стороны регулирующих положений Конвенции.

35. Положение «один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в документе, подтверждающем заключение договора перевозки» делает более убедительным точку зрения, что место разгрузки должно быть использовано в качестве критерия для применения Конвенции только в том случае, если оно имеет неслучайное и важное значение при перевозке грузов. Эта формулировка основана на проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме с дополнительной формулировкой, предназначенной для объяснения текста, в котором используются слова «опционные порты»³⁶.

36. Под пункт с. Это положение обсуждалось в связи с проектом предложения А. Можно отметить, что это положение, хотя и полезное, носит менее важный характер в проекте предложения В вследствие включения порта разгрузки в качестве альтернативного критерия для применения положений Конвенции.

37. В проекте предложения В содержится положение, подобное тому, которое использовалось в проекте предложения А, об исключении возможности использования национальной принадлежности в качестве критерия для применения Конвенции.

III. ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

А. Введение

1. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок на своей пятой сессии¹ приняла решение рассмотреть на текущей шестой сессии вопрос о сфере применения Международной конвенции 1924 года по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов². Во второй части третьего доклада Генерального секретаря рассматривается «географическая» сфера применения Конвенции — последствия, связанные с местом отправления и назначения грузов, перевозимых морем. В настоящей третьей части рассматривается «документальная» сфера применения Конвенции — последствия, связанные с использованием (или неиспользованием) определенных документов, подтверждающих договор перевозки.

В. Существующие нормы права и практика

1. *Правило о документальной сфере применения, предусмотренное в Брюссельской конвенции 1924 года*

2. В статье I Брюссельской конвенции термин «договор перевозки» определяется следующим образом:

³⁶ Данная точка зрения о значении слов «опционные порты» была изложена на Конференции в Риеке. См. пункт 8 b, выше.

¹ Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5—16 февраля 1973 года (A/CN.9/76), пункт 75.

² Далее именуется «Брюссельская конвенция» (League of Nations, Treaty Series, vol. CXX, No. 2364, p. 157), воспроизводится в Регистре текстов, том II, глава II.

b) «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-партни или в соответствии с ней, с того момента, когда такой коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ начинает определять отношения между перевозчиком и владельцем этого документа.

3. Брюссельский протокол³ 1968 года о поправках к Брюссельской конвенции 1924 года не изменил вышеизложенное определение «договора перевозки».

2. *Неясности нынешней проверки документальной сферы применения «коносамента или любого аналогичного товарораспорядительного документа»*

4. В соответствии со статьей 2 Конвенции 1924 года по условиям «каждого договора перевозки», входящего в сферу применения Конвенции, перевозчик несет ответственность, предусмотренную в Конвенции. Таким образом определение термина «договор перевозки» в статье 1b имеет решающее значение для определения сферы применения Конвенции. Согласно этому определению «договор перевозки» применяется только в отношении договоров перевозки, подпадающих под коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ».

5. Следует уделить внимание точному значению двух оперативных терминов, используемых в определении, то есть «коносамент» и «товарораспорядительный документ». Проблемы, создаваемые использованием этих терминов, включают следующее:

i) Какие документы включаются (и, наоборот, исключаются) термином «коносамент»?

ii) Что означает дополнительная фраза «или любой аналогичный товарораспорядительный документ»? В частности, предназначена ли эта фраза для того, чтобы распространить сферу применения Конвенции на другие, кроме «коносамента» документы, или эта фраза ограничивает ее применение, если коносамент не считается «товарораспорядительным документом»? Что означает выражение «товарораспорядительный документ»?

iii) Как влияет на применение Конвенции невыдача или отказ в выдаче документа, подтверждающего договор перевозки?

a) *Значение термина «коносамент»*

6. Первая проблема возникает в связи с тем, что в международной судоходной практике имеются два различных типа «коносаментов».

³ Далее именуется «Брюссельский протокол» (Протокол изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель 1968 год, Регистр текстов, том II, глава II, 1).

7. В коносаменте первого типа не указывается определенный грузополучатель, однако предусматривается, например, что грузы будут доставлены в «распоряжение» определенного лица⁴. В соответствии с таким коносаментом (зачастую называемым «ордерным» или «оборотным» коносаментом) считается, что перевозчик обязан доставить грузы любому лицу, на имя которого может быть индоссирован коносамент, и что вследствие этого перевозчик не может обеспечить надежную доставку (и не должен обеспечивать) груза до передачи коносамента⁵. Таким образом, обладание таким «ордерным» коносаментом влияет на поставку груза. Этот обычный и традиционный тип «коносамента» входит в сферу применения Брюссельской конвенции 1924 года в соответствии с любыми альтернативными толкованиями, которые могут быть даны определению «договора перевозки», содержащемуся в статье 1 b.

8. Однако проблемы толкования возникают в связи с тем, что в некоторых юрисдикциях договор перевозки может быть подтвержден «коносаментом», в котором указывается фамилия грузополучателя (например, грузополучатель: Вильям Байер). В соответствии с таким коносаментом (зачастую называемым «именным» или «необратимым» коносаментом) и применимыми нормами права, перевозчик может обеспечить надежную доставку груза названному грузополучателю («Вильям Байер») в приведенном выше примере, не требуя передачи документа. Отсюда следует, что обладание таким «необратимым» коносаментом не влияет на поставку груза и что в результате широкого (однако не всеобщего) использования именной или необратимой коносамента не будут считаться «товарораспорядительным документом».

9. Существуют серьезные сомнения в отношении того, распространяются ли положения Конвенции 1924 года на договор перевозки, подтверждающийся таким «коносаментом». Проблема осложняется тем, что функциональным эквивалентом такого «именного» (или «необратимого») «коносамента» может быть документ несколько другого характера, такой как «транспортная накладная». Кроме того, в соответствии с такими документами права последующих индоссаторов и обязанности перевозчика в отношении таких индоссаторов зависят от различных положений договора или национального права. С одной стороны, указывалось, что в соответствии с французским правом коносамент, который «не может передаваться», не подпадает под сферу применения Брюссельской конвенции⁶. С другой стороны, в Соединенных Штатах определенные документы, называемые «именными коносаментами», получили

⁴ Таким определенным лицом может быть покупатель товаров или банк, который выдал или подтвердил аккредитив, предусматривающий оплату по представлении конкретных документов, включая коносамент.

⁵ В случае потери или предположительного уничтожения коносамента можно, вероятно, обеспечить поставку путем освобождения перевозчика от возможной ответственности в случае последующего предъявления иска индоссатором, который имеет право на получение поставленного груза.

⁶ Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1969, vol. II, para. 483, p. 113.

законодательное признание⁷. Учитывая данное законодательное признание, представляется вероятным, что американские суды будут рассматривать «именные коносаменты» как «коносаменты или аналогичные товарораспорядительные документы» и в результате этого Брюссельская конвенция будет охватывать именные коносаменты. Еще один источник неясностей объясняется тем, что, несмотря на признание большинством юрисдикций коносаментов, удостоверяющих принятие груза к перевозке, в качестве товарораспорядительных документов⁸, имеется несколько юрисдикций, в которых национальное определение «товарораспорядительного документа» может не включать коносаменты, удостоверяющие получение грузов к перевозке⁹.

10. В итоге представляется, что термин «коносамент» является неясным и двусмысленным, поскольку его значение в соответствии с Конвенцией 1924 года зависит от того, использует ли перевозчик термин «коносамент» или какой-либо функциональный эквивалент, а также зависит от того, в какой степени по местному законодательству документ характеризуется как «коносамент», «обратимый» или «передаваемый», или «товарораспорядительный документ».

b) *Значение выражения «любой другой товарораспорядительный документ»*

11. Отмечалось, что «в английской судоходной практике, по-видимому, широко не используется никакой товарораспорядительный документ, аналогичный коносаменту»¹⁰. Однако английское право в общем признает, что коносаменты, удостоверяющие принятие груза к перевозке, входят в сферу применения Конвенции 1924 года¹¹. К этой точке зрения можно прийти путем отнесения коносаментов, удостоверяющих принятие груза к перевозке, к «коносаментам» в контексте Брюссельской конвенции либо

⁷ 1916 Federal Bill of Lading Act, 49 U.S.A. 81 *et seq.*

⁸ См. ниже Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1 (12th ed., London, 1971), p. 219 (с точки зрения английского права); Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. II, paras. 440–441, pp. 57–58 (с точки зрения французского права).

⁹ Так, например, Родьер отмечает, что в кодексах Греции, Ливана и Югославии лишь бортовые коносаменты признаются как «товарораспорядительный документ»; Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. II, p. 58, note 3. Вопрос о периоде до момента погрузки (и, следовательно, о признании коносаментов, удостоверяющих принятие груза к перевозке, в качестве «коносаментов», подпадающих под Конвенцию), по-видимому, был решен Рабочей группой на ее третьей сессии во время пересмотра статьи 1 e Конвенции 1924 года, так что «перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки... 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), пункт 25 (1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV), см. также Компиляцию, которая воспроизводится в настоящем томе как приложение к предыдущему разделу.

¹⁰ Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, p. 218, note 12.

¹¹ В работе Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto and London, 1965⁷ на стр. 2 излагается общее мнение о том, что Конвенция 1924 года действительно применяется в отношении коносаментов, удостоверяющих принятие груза к перевозке. Такое же мнение о соответствии с английским правом см. Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, p. 219; в соответствии с французским правом см. Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. II, para. 440, p. 57–58.

к «аналогичным товарораспорядительным документам»¹².

12. Существуют большие сомнения в отношении того, какие дополнительные типы или категории документов, если они есть, можно считать «аналогичными товарораспорядительными документами»¹³. Таким образом, имеются все основания полагать, что транспортная накладная, стандартный документ, подтверждающий договор о воздушной перевозке груза и нередко используемый в связи с морской перевозкой груза, не является «передаваемым» и не является «товарораспорядительным документом»¹⁴.

13. Связь между двумя частями фразы «коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ» вызывает сомнение. С одной стороны, можно утверждать, что в заключительной фразе («любой аналогичный товарораспорядительный документ») отражено предположение авторов о том, что Брюссельская конвенция должна быть ограничена договорами, подтвержденными «товарораспорядительными документами». С другой стороны, можно сделать вывод, что, как полагали авторы, Конвенция 1924 года будет применяться в отношении любого «коносамента» (который считался товарораспорядительным документом) и что фраза «любой аналогичный товарораспорядительный документ» предназначалась для предотвращения возможности выдачи перевозчиками документов, которые выполняют основную функцию коносаментов, однако имеют какое-либо другое назначение¹⁵. В любом случае термин «аналогичные товарораспорядительные документы» не был успешным средством для обеспечения того, чтобы Конвенция 1924 года применялась в отношении современных документов, подтверждающих договор перевозки, таких как транспортные накладные, перфокарты, фотокопии и другая продукция электронного века.

с) Последствия невыдачи документа

14. Статья 1b Конвенции 1924 года относит к договорам перевозки договоры, «подпадающие под коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ». Важное значение, придаваемое охвату договора документом, приводит к проблемам

¹² О неясностях, присущих термину «коносамент», см. текст в пунктах 6–10, выше. Мнение о том, что коносаменты, удостоверяющие принятие груза к перевозке, входят в сферу применения Конвенции 1924 года как «аналогичные товарораспорядительные документы», см. *Scrutton on Charter parties and Bills of Lading*, p. 406.

¹³ Погрузочные ордера, составленные грузоотправителем, и ордера о выдаче груза, составленные владельцем коносамента, не являются сами по себе товарораспорядительными документами, как это утверждает Родьер (Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. II, paras. 491–495, pp. 122–127).

¹⁴ Более подробно о транспортных накладных см. McNair, *The Law of the Air*, 3rd., pp. 182–183, где подчеркивается, что они не являются передаваемыми, не относятся к категории товарораспорядительных документов и противопоставляются коносаментам.

¹⁵ Sejersted, *Om Haagelegene (Konossementskonventionen)*, 2-е изд., Осло, 1949 год, стр. 32. Следует отметить, что термин «аналогичный товарораспорядительный документ» впервые появился в канадском законе о перевозке грузов по водным путям 1910 года.

толкования, когда по ряду причин документ не выдан или его нет¹⁶.

15. Статьи 3(3) и 3(7) Конвенции 1924 года предоставляют грузоотправителям право потребовать выдачи коносамента, содержащего конкретные положения. Хотя, если исходить из буквального толкования Конвенции, может возникнуть вопрос в отношении ее применимости в случае неправомерного отказа перевозчика выдать «коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ», ничто не свидетельствует о том, что суды разрешают перевозчику избежать соблюдения Конвенции путем неправомерного отказа в выдаче коносамента¹⁷.

16. Еще более трудные вопросы возникают в том случае, когда грузоотправитель имеет право потребовать документ, однако фактически не требует его выдачи и документ не выдается. Для некоторых судов основной вопрос заключается в определении того, предусмотрели ли перевозчик и грузоотправитель должную выдачу коносамента или нет¹⁸. Еще одно мнение касается практики отдельных перевозок и связано с вопросом о том, подразумевали ли стороны, «что в соответствии с практикой этих перевозок грузоотправитель имеет право потребовать коносамент до или после перевозки и что к такому договору правила будут применяться, если даже коносамент фактически не затребован или не выдан»¹⁹. В соответствии с французским законом 1966 года, касающимся договоров о морской перевозке, грузоотправитель имеет право потребовать коносамент, и закон применяется, независимо от того, было сделано та-

¹⁶ Можно предположить, что Конвенция 1924 года применяется к определенному договору перевозки, если в любой момент во время его исполнения договор перевозки «подпадает под» коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ, даже если впоследствии этот документ будет утерян или уничтожен. Как в статье 5(2) Варшавской конвенции (Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года, *League of Nations, Treaty Series*, vol. CXXXVIII, p. 11), так и в статье 4 Конвенции КДПГ (Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, подписанная в Женеве 19 мая 1956 года, *United Nations, Treaty Series*, vol. 399, p. 189) конкретно предусматривается, что «отсутствие, неправильность или потеря» соответствующего документа не оказывает влияние на применимость Конвенции.

¹⁷ Довод о том, что применимость Конвенции основывается непосредственно на отказе от выдачи коносамента или любого товарораспорядительного документа, затрудняется тем, что положения статей 3 (3) и 3 (7), требующие такой выдачи, в соответствии с буквальным толкованием статьи 2 применимы только в отношении «договора перевозки», определенного в статье 1 b, которая относится к договорам, «подпадающим под» коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ.

¹⁸ *Carver, Carriage by Sea*, vol. 1, p. 202, citing *Pyrene V. Scandia Navigation Co.*, 2 Q.B. 402, and *Anticost Shipping Co. v. Viateur St. Armand* (1959) (Can Sup. Ct) *Lloyds's*, vol. 1, Rep. 352 (в последнем случае коносамент был фактически подготовлен, хотя и не выдан). Аналогичное мнение выражено в *Tetley, Marine Cargo Claims*, pp. 4–5, однако только в случае, если перевозчик действительно получил груз. Аналогичным образом применялся закон США в области морской перевозки грузов, когда стороны предусматривали выдачу коносамента, хотя ни один коносамент фактически не выдавался. См. *Krawill Machinery Corp. v. Robert C. Herd and Co.*, 145 F. Supp. 554, 561 (1956).

¹⁹ *Scrutton on Charter parties and Bills of Lading*, p. 405. Автор затем утверждает, что статья 6 Конвенции 1924 года применяется к случаям, в которых так или иначе коносамент предусматривается практикой этих перевозок. *Ibid.*, p. 406.

кое требование или нет²⁰. Однако в вышеприведенных решениях и национальном законодательстве не предусматриваются все обстоятельства, при которых документ может быть не выдан, и отсутствует гарантия, что суды в других странах будут одинаково интерпретировать статью 1b Брюссельской конвенции.

17. Широко распространенным является сомнение в отношении применимости Конвенции к договорам перевозки, которые должны быть охвачены и практически подтверждены транспортной накладной или простой распиской, или к соглашениям о перевозке и доставке груза, записанным на пленку и сообщаемым только электронно-вычислительной машиной и связанными электронными устройствами²¹. Представляется, что в последние годы значительно увеличилось морские перевозки грузов по другим документам, помимо традиционных коносаментов. Это изменение практики является, по-видимому, результатом воздействия нескольких факторов: меньшее использование при некоторых видах перевозок аккредитованных писем (аккредитивов); расширение морской перевозки грузов в стандартных контейнерах; большее использование электронно-вычислительных машин²².

18. Для устранения таких неясностей, создаваемых использованием терминов «коносамент» и «товарораспорядительный документ», Рабочая группа, возможно, пожелает пересмотреть статью 1b Брюссельской конвенции (см. часть D, ниже).

3. Предусмотренные в Брюссельской конвенции 1924 года исключения, касающиеся применения Конвенции

а) Чартер-партии

19. Брюссельская конвенция 1924 года исключает чартер-партии из сферы своего применения. Во втором пункте статьи 5 Конвенции отчасти указывается:

«Положения данной Конвенции не применяются к чартер-партиям, однако если коносаменты выдаются на груз по чартеру, то они должны соответствовать условиям данной Конвенции...».

20. Нет такой международной конвенции, которая определяла бы чартер-партию или регулировала бы соглашение, подтвержденное чартер-партией. Те виды соглашений, которые подтверждаются чартер-партиями и в которые эти чартер-партии обычно входят, были определены в законодательстве некоторых государств²³ и в судебной практике других государств.

²⁰ Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. II, para 392, p. 14.
²¹ A/CN.9/WG.3(V)/WP.9. В письме, представленном делегацией Норвегии пятой сессии Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок, подчеркивается последняя тенденция в области морских перевозок к использованию простых расписок, близких к транспортным накладным, автоматических систем информации и неиспользованию документов вообще.

²² Selvig, *Konnossement og Remburs*, Göteborg, 1970; см. также A/CN.9/WG.3(V)/WP.9, пункт 6.

²³ Во французском законе по вопросам чартерных соглашений и морского транспорта от 18 июня 1966 года содержится определение соглашения, в соответствии с которым выдаются чартеры и устанавливаются типы чартеров.

21. В соответствии с национальным законодательством и торговой практикой чартер-партии обычно подтверждают договор между владельцем судна и фрахтователем о полном или основном использовании судна. Сама по себе чартер-партия не служит распиской за груз и не является товарораспорядительным документом на груз. Чартер-партия может быть составлена в иных целях помимо перевозки грузов (то есть для перевозки пассажиров, буксировки или спасательных работ)²⁴. Чартер-партии на наем судна без экипажа подтверждают соглашение, посредством которого само судно и контроль над его управлением, а также над тем, где и как оно используется, на некоторое время передаются фрахтователю. С другой стороны, таймчартеры и рейсовые чартеры составляются для обеспечения использования судна в течение конкретного периода времени, для отдельного рейса или нескольких рейсов судна; вопросы поддержания судна в мореходном состоянии и управления им могут остаться в руках судовладельца.

22. Еще не разработаны международные нормы, касающиеся ответственности судовладельца. Причина недостаточной разработки положений о чартер-партиях объясняется тем фактом, что «по-видимому, существовало мнение, что возможности фрахтователя и владельца были в достаточной степени одинаковыми, чтобы самостоятельно вести переговоры о заключении договора»²⁵.

b) *Изъятие в отношении определенных некоммерческих перевозок: статья 6 Брюссельской конвенции 1924 года*

23. Статья 6 Брюссельской конвенции 1924 года гласит следующее:

Статья 6

Несмотря на положения предыдущих статей перевозчик, капитан или агент перевозчика и грузоотправитель могут заключать любое соглашение в отношении любого конкретного груза на любых условиях, либо касающихся обязательств и ответственности перевозчика за такой груз, а также прав и освобождения перевозчика от ответственности в отношении такого груза, либо касающихся его обязанности по приведению судна в мореходное состояние, если эти условия не противоречат общественному порядку, либо касающихся заботы и внимания его служащих или агентов в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения, сохранности и разгрузки груза, перевозимого морем, при условии, что в этом случае не был выдан или не выдается коносамент и что согласованные условия изложены в расписке, которая не является товарораспорядительным документом и обозначается как таковая.

Любое заключенное таким образом соглашение имеет полную юридическую силу.

Однако данная статья не применяется к обычным коммерческим перевозкам, совершаемым обычным торговым путем в ходе обычных торговых операций;

²⁴ Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, p. 263.

²⁵ Gilmore and Black, p. 175.

она применяется только к перевозкам, при которых характер или состояние перевозимой собственности или условия и обстоятельства, при которых осуществляется данная перевозка, оправдывают заключение специального соглашения.

24. В соответствии со статьей 6 Брюссельской конвенции 1924 года, с тем чтобы договор перевозки груза рассматривался вне сферы применения Конвенции, перевозка должна соответствовать изложенным в ней сложным руководящим принципам²⁶. Возникают проблемы в отношении толкования таких терминов, как «конкретный груз» и «обычные коммерческие перевозки, совершаемые обычным торговым путем». Эта статья, по-видимому, не часто использовалась из-за трудностей толкования. Тем не менее статья 6 позволяет перевозчикам при определенных обстоятельствах заключить договор о перевозке груза за пределами обязательных правил Брюссельской конвенции 1924 года. Следует отметить, что ключевым элементом является невыдача коносамента и выдача необратимой расписки, обозначенной в качестве таковой.

С. Соответствующие положения других транспортных конвенций

1. Железнодорожная перевозка: Конвенция СИМ (1970 год)²⁷

25. Статьи 1 (1), 6 (1), 8 (1) и 16 (1):

Статья 1 (1)

«Настоящая Конвенция применяется за исключениями, изложенными в приведенных ниже пунктах, к перевозке грузов, отправленных по транзитной транспортной накладной, выписанной для перевозки через территории по крайней мере двух государств, участников настоящей Конвенции, и исключительно через границы, включенные в перечень, составленный в соответствии со статьей 59».

Статья 6 (1)

«Отправитель предъявляет должным образом заполненную транспортную накладную для каждого груза, подпадающего под действие настоящей Конвенции...».

Статья 8 (1)

«Договор перевозки вступает в силу с момента принятия железной дорогой-перевозчиком груза для перевозки вместе с транспортной накладной. Станция-отправитель в подтверждение такого принятия ставит на транспортную накладную свой штамп, свидетельствующий о дате принятия».

²⁶ В статье 6 эти условия были изложены следующим образом: «а) необходимость выдачи необратимой квитанции; б) необходимость перевозки конкретного груза; в) необходимость перевозки обычного коммерческого груза». Tetley, *Marine Cargo Claims*, p. 6 (1965).

²⁷ Международная конвенция о перевозке грузов по железным дорогам, Берн, подписана 7 февраля 1970 года. Статьи 1 (1), 8 (1) и 16 (1) приводятся практически в той же форме в Конвенциях СИМ от 1961 и 1952 годов.

Статья 16 (1)

«Железная дорога выдает транспортную накладную и груз грузополучателю на станции получения по предъявлении квитанции и после уплаты суммы, которая взимается железной дорогой с грузополучателя».

2. Воздушная перевозка: Варшавская конвенция (1929 год)²⁸

26. Статьи 1(1), 5 и 9:

Статья 1 (1)

«Настоящая Конвенция применяется ко всем международным перевозкам пассажиров, багажа или груза, осуществляемым воздушными судами возмездно. Она равным образом применяется к безвозмездным авиационным перевозкам, выполняемым каким-либо авиационным транспортным предприятием».

Статья 5

«1. Каждый перевозчик груза имеет право требовать от грузоотправителя выписки и выдачи ему документа, называемого «воздушная транспортная накладная»; каждый грузоотправитель имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа.

2. Отсутствие, неправильность или потеря данного документа не затрагивают существование или действительность договора перевозки, который, с учетом положений статьи 9, тем не менее регулируется правилами этой Конвенции».

Статья 9

«Если перевозчик принимает груз без заполнения воздушно-транспортной накладной или если воздушно-транспортная накладная не содержит всех деталей, изложенных в статье 8а—i включительно и q, то он не имеет права ссылаться на положения этой Конвенции, которые исключают или ограничивают его ответственность»²⁹.

3. Дорожная перевозка: КДПГ Конвенция (1956 год)³⁰

27. Статьи 1(1) и 4:

²⁸ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписана в Варшаве 12 октября 1929 года (*League of Nations, Treaty Series*, vol. CXXXVII, p. 11). В Гаагском протоколе от 1955 года к Варшавской конвенции статьи 1 (1), 5 и 9 оставлены в основном без изменений. В Протоколе термин «воздушно-перевозочная накладная» заменяет термин «воздушная транспортная накладная».

²⁹ В Гаагском протоколе статья 9 была изменена следующим образом: «Если с согласия перевозчика груз взят на борт судна без заполнения воздушно-перевозочного документа или если последний не содержит уведомления, о котором говорится в пункте с статьи 8, то перевозчик не имеет права ссылаться на положение пункта 2 статьи 22». [Об ограничении ответственности перевозчика.]

³⁰ Конвенция о договоре международной перевозки грузов подписана в Женеве 19 мая 1956 года (*United Nations, Treaty Series*, vol. 399, p. 189).

Статья 1(1)

«Настоящая Конвенция применяется к любому договору дорожной перевозки грузов, осуществляемой возмездно посредством автомобилей, когда указанные в договоре место принятия груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран...».

Статья 4

«Договор перевозки устанавливается накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления настоящей Конвенции».

D. Альтернативные подходы к вопросу о сфере применения Конвенции

1. Сфера применения, основанная на ссылках на дополнительные типы документов

28. Как было отмечено в Брюссельской конвенции 1924 года, определение сферы применения этой конвенции осуществляется посредством ссылки на выдачу некоторых типов документов. Трудности, присущие этому подходу, были описаны выше (пункты 4—17).

29. Одним из средств ликвидации неясности и пробелов, возникающих при нынешней формулировке, было бы составление перечня дополнительных типов документов, которые применяются сейчас или могут применяться в будущем и на которые должна распространяться Конвенция. Например, такой документ, как транспортная накладная, можно было бы также включить в список документов, выдача которых распространила бы применение Конвенции, применимой на договор перевозки. Однако этот подход, возможно, усложнил бы Конвенцию и сделал бы ее менее ясной. Кроме того, вполне могли бы быть использованы новые названия документов для того, чтобы избежать применения Конвенции. Таким образом, если делать упор на тип выдаваемого документа (в противоположность договору перевозки), то это, по-видимому, усугубит трудности, присущие процессу формулирования соответствующих положений, и может излишне ограничить объект регулирования Конвенции. Вполне вероятно, что в применении Конвенции могут возникнуть проблемы. Для того чтобы заполнить эти пробелы, понадобятся дальнейшие дополнения к положениям Конвенции. Например, Конвенцию понадобится дополнить оговоркой, которая регулировала бы случаи, когда какой-либо документ предусмотренного в Конвенции типа в соответствии с условиями какого-либо конкретного вида договора перевозки обычно предусматривается, но фактически в данном случае не был выдан. Возможно также понадобится добавить к Конвенции оговорку, регулируемую случаем отсутствия или неправильности требуемого документа. Другая статья, возможно, понадобится, чтобы распространить действие Конвенции на случаи, когда подтверждением договора перевозки являются данные, зарегистрированные компьютером или другой электронной обрабатывающей системой.

30. В целом если по-прежнему акцентировать внимание на типе документа, то это потребует сложного комплекса положений, которые, по всей вероятности, вызовут целый ряд новых проблем их толкования³¹.

2. Сфера применения, распространяемая на все договоры морских перевозок грузов

31. Вместо того чтобы попытаться разработать перечень документов, выдача которых влияет на применение Конвенции, можно рассмотреть подход, в соответствии с которым Конвенция применяется (с учетом указанных исключений) ко всем договорам морских перевозок грузов. При этом подходе, предложенном в ряде ответов правительство³², выдаете-

³¹ В ряде ответов выражается удовлетворение нынешней формулировкой правила о сфере применения Конвенции. В ответе СССР говорится, что «положения статьи 1 в Брюссельской конвенции 1924 года о коносаменте, которые предусматривают конвенции, применение к перевозке, подтверждаемой коносаментом или аналогичным документом, не вызывают каких-либо практических трудностей». В ответе Балтийской и Международной морской конференции (БММК) отмечается, что, по-видимому, нет «каких-либо законных оснований для принятия строгого правила в отношении неофициальных документов или транспортировки без документов, когда при нынешней системе совершенно очевидно, что любой грузоотправитель может, если он этого захочет, потребовать обычный коносамент». В ответе Центрального бюро международных железнодорожных перевозок указывалось, что нынешняя формулировка статьи 1 в является вполне удовлетворительной; однако в отношении случаев, когда нет документов, свидетельствующих о договоре перевозки, можно было бы предусмотреть применение Конвенции к тем договорам, если содержание может быть подтверждено каким-либо подходящим образом.

³² Австралия, Франция, Норвегия, Соединенные Штаты и Бельгия. В своем ответе Австралия заявила, что она «хотела бы применить Гаагские правила независимо от того, указаны ли условия договора перевозки». Подобным образом, в ответе Норвегии делается ссылка на меморандум Норвегии (A/CN.9/WG.III/WP.9, пункты 6 и 7) и заявляется, что в соответствии с мнением, выраженным в нем, правительство Норвегии «предлагает, чтобы новый международный закон о морских перевозках грузов применялся не только к тем случаям, когда договор перевозки подтверждается коносаментом или транспортной накладной или другим необоротным транспортным документом, но также и к тем случаям, когда стороны вовсе не выдали какого-либо документа. Другими словами, новый международный закон должен в принципе применяться к любому договору морской перевозки грузов». В ответе Франции указывается, что по французскому правилу в случае морских перевозок данный закон применяется независимо от типа выданного документа или даже в отсутствие такого документа. Правительство Франции находит такое решение приемлемым и в международном плане; таким образом, в Конвенции следует сосредоточить внимание не на правилах о коносаментах, а на договоре морской перевозки. Подобным образом, в ответе Международного института унификации частного права (МИУЧП) говорится, что Конвенция не должна основываться на выдаче какого-либо конкретного документа и что Конвенция должна применяться даже тогда, когда документ не выдан. В этой связи МИУЧП в своем ответе ссылается на Конвенцию о договоре международной перевозки груза, в которой предусмотрено, что она применяется даже в случае «отсутствия, неправильности или потери» транспортной накладной (статья 4). Международный союз морского страхования сообщает в своем ответе, что многие из его членов «предлагают, чтобы любой контракт на перевозку грузов, за исключением контрактов, подтвержденных чартер-партиями, подпадал под действие Конвенции, независимо от того, был ли выпущен коносамент или другой документ или нет». Однако в ответе вышеуказанного союза, кроме того, отмечается, что другие члены проявляют большую осторожность и рекомендуют, чтобы «выражение «любой аналогичный товарораспорядительный документ» ... было бы ... точно определено в соответствии с разделом 1 (4) Закона Соединенного Королевства 1889 года о факторах».

мые документы предоставляют доказательство наличия договора перевозки и его содержания, но тип документа или даже отсутствие такого документа не влияют на применимость Конвенции к договору перевозки. Такой подход к определению сферы применения Конвенции не исключает возможности предусмотреть положение, согласно которому грузоотправитель может потребовать предоставления каких-то конкретных документов и предъявить ряд требований к их содержанию³³. Можно было бы сохранить некоторые изъятия из-под действия Конвенции; так, двумя такими исключениями, которые закреплены в Брюссельской конвенции, будут чартер-партии (в статье 5, второй параграф) и особые типы соглашений о некоммерческой перевозке или о перевозке особых типов грузов (статья 6). В этих случаях и, возможно, в других случаях, которые Рабочая группа, возможно, захочет добавить, Конвенция не будет применяться к договору перевозки. Рабочая группа могла бы изучить эти вопросы, учитывая желательность сохранения статьи 6, а также рассмотреть возможные альтернативные формулировки³⁴.

32. Проект положения, который воплотит основные элементы этого широкого подхода к сфере применения Конвенции, выглядит следующим образом:

Предполагаемый проект

1. «Договор перевозки» применяется ко всем договорам морских перевозок грузов.

Вариант а

2. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартер-партиям, но, если [коносаменты, транспортные накладные или другие] документы, свидетельствующие о договорах перевозки товаров, выданы на груз судна по чартер-партии, они должны соответствовать этой Конвенции.

³³ Этот подход сходен с подходом, который применяется во французском праве. Французский закон от 18 июня 1966 года о чартерных и морских перевозках предусматривает (статья 15), что он применяется ко всем договорам морских перевозок грузов. В статье 18 предусматривается, что по требованию грузоотправителя перевозчик должен выдать коносамент.

³⁴ В своем ответе правительство Соединенного Королевства заявляет, что имеются случаи, когда обе стороны могут предпочесть не применять Конвенцию. Это следующие случаи: а) когда перевозятся грузы, не имеющие коммерческого значения, но ценность которых представляется трудным выразить количественно; б) когда применяются экспериментальные формы упаковки. (Примером данного случая была недавно введенная форма охлаждения мяса для перевозки из Новой Зеландии); с) когда особо габаритный характер груза делает применение Гаагских правил нежелательным. Одним из последних таких примеров является перевозка крайне неоднородных грузов, по которому было вынесено решение призовым судом. Стоимость досмотра груза, проводимого для определения его характера перед выдачей коносамента, была бы несовместимой с ценностью груза. Поэтому было достигнуто соглашение, что он будет перевозиться на риск владельца груза». В ответе Соединенного Королевства отмечается, что статья 6 ныне действующих Гаагских правил признает эти особые случаи. Далее, в ответе Соединенного Королевства выдвигаются следующие предложения: «1. Эти Правила применяются ко всем договорам морских перевозок, когда выдан коносамент или другой аналогичный документ. 2. Эти правила применяются ко всем другим договорам морских перевозок грузов, если только стороны в ясной форме не выразили их согласия на обратное, и в документе, свидетельствующий о договоре перевозки, не включено заявление об этом. 3. Эти правила не применяются к чартер-партиям».

Вариант б

2. Положения настоящей Конвенции не применяются к перевозке по чартер-партии, по которой судно или вся или [большая] [значительная] часть грузоспособности судна зарезервирована для [указанного] периода времени или для особого рейса. Однако, если [коносамент или транспортная накладная, или другой] документ, свидетельствующий о договорах перевозки товаров, выдан для судна по чартер-партии, они должны соответствовать условиям этой Конвенции.

33. Пункт 1 предлагаемого проекта по своему подходу и формулировке сходен с конвенцией о договоре международной перевозки грузов и с конвенцией о морских пассажирских перевозках³⁵. Эта формулировка устраняет необходимость: 1) уточнения и определения различных типов документов, от выдачи которых зависит применение конвенции, 2) особо предусматривать случаи, когда применяются новые типы документов, свидетельствующих о договоре, и 3) особо предусматривать случаи, когда не имеется документов в силу целого ряда подпадающих выявлению причин³⁶. Этот подход, по-видимому, сократит недостатки и пробелы, присущие подходу Конвенции 1924 года, и будет содействовать выполнению задачи конвенции по разработке обязательных минимальных стандартов ответственности перевозчика за морскую перевозку грузов.

34. Поскольку в тексте упоминается «договор», то может возникнуть вопрос о том, будет ли при таком определении Конвенция применимой к договорам о перевозке «определенного количества» или «требуемого количества» товаров или к другим договорам, в силу которых перевозчик берет на себя обязательство перевезти груз для грузоотправителя в будущем³⁷. В этой связи следует обратить

³⁵ Статья 1.1 Конвенции о договоре международной перевозки грузов, 1956 год (КДПГ); статья 1. b Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся морских пассажирских перевозок, Конвенция о морском праве, Министерство иностранных дел и внешней торговли Бельгии, Служба договоров, 1 мая 1968 года, стр. 79.

³⁶ При рассмотрении сферы применения Конвенции Рабочая группа, возможно, также захочет рассмотреть вопрос о необходимости включить в соответствующую статью Конвенции особое положение о последствии использования данных компьютеров в отношении перевозки грузов. В этой связи в ответе Соединенных Штатов на устную ноту, направленную в мае 1973 года, заявляется, что «дальнейшее распространение сферы действия Конвенции на различные типы неофициальных документов, которые существуют сейчас при морских перевозках, было бы, по-видимому, уместным. В отношении же тех грузов, для которых не выдается фактической документации, в силу той причины, что груз отправляется с помощью ЭВМ, данное требование является лишь ненужным осложнением». В ответе Международного института унификации частного права также указывается на растущее использование электронно-автоматической информации при морских перевозках грузов.

³⁷ В ответе Норвегии заявляется, что «для целей настоящей Конвенции договоры о последующей перевозке определенного количества товаров следует рассматривать таким же образом, как и чартер-партии». В ответе Международного морского комитета приводится мнение его международного подкомитета, в соответствии с которым по этому вопросу «обязательная система не подходит для тайм-чартеров, объемных договоров, договоров для последовательных и чартерных путешествий». В такой список, возможно, даже следует включить «общие соглашения о резервировании в некоторые периоды времени».

внимание на пересмотренный вариант статьи 1 е Конвенции, которая предусматривает, что «i) перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика, в порту погрузки, во время самой перевозки и в порту разгрузки»³⁸. Может оказаться, что вышеупомянутая формулировка ограничит сферу Конвенции мерами по отношению к перевозке конкретных грузов на основании договоров о перевозке «определенного» или «требуемого» количества товаров.

35. В пункте 1 содержится ссылка на «все договоры морских перевозок грузов». Цель слова «морских» состоит в том, чтобы исключить применение Конвенции к перевозкам грузов по внутренним водным путям. Этой ссылке возможно достаточно для того, чтобы ограничить сферу применения Конвенции морскими перевозками³⁹.

36. В пункте 2 предлагаемого проекта выдвигаются две альтернативы для регулирования исключения чартер-партии из Конвенции⁴⁰. В варианте а сохраняется формулировка статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года. Формулировка статьи 5 оставлена, исходя из предположения, что на практике чартер-партии можно отличить от договоров, регулируемых Конвенцией, и что проблема толкования закона в крайних случаях может быть решена национальными судами. Заключение некоторых слов в скобки объясняется тем, что может оказаться целесообразным учесть выдачу не только коносаментов по чартер-партии, но и других документов (см. пункты 11—18, выше).

37. В варианте б используется подход, предложенный в ответе Соединенных Штатов⁴¹. Его целью

³⁸ Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (А/СN.9/63), пункт 26 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1973 год, часть вторая, IV).

³⁹ Во второй части этого доклада, где рассматривается географическая сфера применения Конвенции, выдвигаются два проекта (пункты 21 и 26), которые при помощи заключенной в скобки формулировки предусматривают применение Конвенции к «договору перевозки». Если Рабочая группа примет эту заключенную в скобки формулировку, касающуюся «договора перевозки», определение «договора перевозки» в вышеупомянутом предлагаемом проекте (пункт 32, выше), по-видимому, будет достаточным для того, чтобы ограничить сферу Конвенции морскими перевозками. С другой стороны, если Рабочая группа не примет заключенную в скобки ссылку на «договор перевозки» в определении географической сферы, возможно, будет необходимо заявить где-либо в другом месте, что Конвенция применяется к морской перевозке. См., например, статью 1 е в том виде, как она принята Рабочей группой: Компиляция, часть В, Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (А/СN.9/63), пункт 14 (1).

⁴⁰ Исключение чартер-партии из сферы действия Конвенции получило поддержку в ответах следующих стран: Соединенных Штатов, Норвегии и Соединенного Королевства. В ответе правительства Бельгии заявляется, что вопрос о том, должны ли чартер-партии подпадать под сферу действия Конвенции, следует временно оставить открытым до тех пор, пока не будут сформулированы положения о перевозке грузов в отношении перевозок, не подпадающих под полные или частичные чартеры судна.

⁴¹ Предложение Соединенных Штатов выглядит следующим образом: «Перевозка груза, регулируемая этой Конвенцией, не включает перевозку по чарту, в силу которого вся грузоспособность или значительная часть ее используется для заявленного периода времени или для особого рейса. Тем не менее эта Конвенция применяется к перевозке грузов на судне по чарту с момента, когда коносамент или другой подобный документ, выданный в соответствии с чарту-партией, регулирует отношения между перевозчиком и владельцем».

является обеспечение общего определения чартер-партии, с тем чтобы более четко отличать такие договоры от договоров перевозки грузов, подпадающих под действие Конвенции.

38. В дополнение к статьям, обсужденным в третьем докладе Генерального секретаря, термин «коносамент» приводится в следующих статьях Конвенции: 3 (3), (4), (7), статья 4 (5) и статья 5 (1). В этих статьях имеются трудности, не связанные с проблемой сферы применения этой Конвенции, что рассматривается в данном исследовании. Однако Рабочая группа, возможно, захочет учесть действия, которые она предпринимает в отношении статьи 1 б при рассмотрении проблем, представленных в вышеуказанных дополнительных статьях.

IV. ИЗЪЯТИЕ ИЗ КОНОСАМЕНТОВ ОГОВОРОК, НЕ ИМЕЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ

А. Введение

1. В части шестой второго доклада Генерального секретаря анализируются основные проблемы, возникающие в связи с юридически недействительными оговорками, и рассматриваются четыре необязательно взаимоисключающих подхода (пункт 7), направленных на изъятие из коносаментов некоторых оговорок, которые на основании положений статьи 3 (8) Брюссельской конвенции¹ обычно считаются юридически недействительными. Настоящий доклад не повторяет предыдущую дискуссию, он лишь дополняет предыдущий доклад альтернативными проектами текстов.

2. При рассмотрении приведенных ниже альтернативных предложений полезно напомнить, что включение юридически недействительных оговорок в договор порождает неясность у грузовладельцев в отношении их прав и ответственности. Исключение таких юридически недействительных оговорок «облегчило бы торговлю, так как их сохранение имеет следующие тягостные последствия: эти оговорки а) вводят в заблуждение грузовладельцев, в результате чего они вынуждены отказываться от предъявления обоснованных претензий; б) являются также предлогом для затягивания споров и переговоров в отношении претензий, которые в противном случае можно было бы быстро разрешить; с) поощряют беспечные судебные процессы»².

В. Разъяснение и уточнение в Конвенции обязательных требований

3. Как отмечается во втором докладе Генерального секретаря, уменьшить воздействие юридически недействительных оговорок в коносаменте и сократить число вызывающих сомнения и спорных ситуаций можно путем ясного и четкого определения в

¹ Пятый возможный подход предложен в ответе Норвегии на вопросник Секретариата от июля 1972 года, согласно которому «затронутые проблемы должны быть подвергнуты серьезному изучению различными организациями, занимающимися разработкой стандартов транспортных документов, касающихся перевозки грузов морем».

² Доклад секретариата ЮНКТАД о коносаментах, 1971 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.72.II.D.2), пункт 295.

самой Конвенции обязательных требований, что является центральной задачей Рабочей группы. В этой связи Рабочая группа, возможно, рассмотрит статью 3 (8), которая гласит:

«Любая 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, не действительны 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».

4. Такое положение является существенной частью Конвенции, однако в некоторых случаях возникали вопросы в отношении его четкости. Так, отмечалось, что статья 3 (8) в ее данной формулировке дает «слишком ограниченное толкование», поскольку она касается «лишь норм ответственности». Поэтому предлагалось включить в Конвенцию «общее положение о недействительности оговорок в коносаменте, которые прямо или косвенно умаляют значение положений Конвенции»³.

5. Рабочая группа, возможно, рассмотрит вопрос о желательности включить положение, которое отражало бы эту точку зрения, и в то же время способствовало бы разъяснению некоторых других вопросов, представленных в связи с настоящей формулировкой. Такое положение могло бы гласить следующее:

Проект предложения А⁴

1. Любая оговорка или условие в [коносаменте] [договоре перевозки] не имеют юридической силы в той степени, в какой они противоречат положениям настоящей Конвенции. Ничтожность такой оговорки или условия не влияют на действительность других положений договора, частью которого является эта оговорка или условие. Оговорка, предусматривающая получение выгоды от страхования товаров в пользу перевозчика, рассматривается как противоречащая положениям настоящей Конвенции.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей статье, если такое увеличение предусматривается в [договоре перевозки] [коносаменте, выданном грузоотправителю].

³ Ответ правительства Швеции на вопросник Секретариата от июля 1972 года.

⁴ В своей будущей деятельности Рабочая группа, возможно, рассмотрит вопрос о том, можно ли содержание статьи 3 (8) дополнить статьей 6, которая в соответствии с Конвенцией признает действительными некоторые специальные соглашения, которые умаляют значение норм Конвенции.

6. Первая фраза пункта 1 проекта предложения А направлена на достижение следующих результатов:

a) Оговорка в коносаменте будет недействительной в той степени, в какой она противоречит *любому* положению Конвенции, а не только положениям, непосредственно касающимся ответственности, как это имеет место в настоящей формулировке статьи 3 (8). Это исключит существующую в настоящее время необходимость приспособления любой оговорки, подлежащей запрещению в коносаменте, к настоящей ограничительной формулировке правила в статье 3 (8). Следует отметить, что в тех случаях, когда то или иное положение Конвенции предусматривает для сторон или для одной из сторон право выбора (например, положение об арбитраже), пользование таким правом, естественно, не является нарушением положения Конвенции.

b) Однако оговорка в коносаменте будет недействительной лишь «в той степени», в какой она противоречит положениям Конвенции. Это объясняет вопросы, оставшиеся открытыми в существующей формулировке статьи 3 (8), где такие оговорки имеют юридическую силу в одних случаях и не имеют таковой в других⁵.

7. Второе предложение пункта 1 проекта предложения А устраняет основную неясность в Брюссельской конвенции 1924 года, а именно неясность влияния на силу договора юридически недействительной оговорки. Ранее реакцией судов могло быть как

a) объявление о существенном нарушении договора, влекущем за собой его недействительность, так и b) объявление недействительной лишь какой-либо отдельной оговорки в договоре, которая противоречит положениям Конвенции.

8. Пункт 2 проекта предложения А добавлен для того, чтобы позволить сторонам в договоре перевозки исходить из определенного правила; предусмотренного в Конвенции, однако только в том случае, если следствием такого нарушения является повышение ответственности и обязательств перевозчика в соответствии с Конвенцией. Таким образом, это положение развивает далее существо пункта 1 статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года, в котором говорится, что перевозчик может полностью или частично отказаться от своих прав и иммунитетов, либо увеличить любые виды своей ответственности по настоящей Конвенции, если такой отказ или увеличение будут внесены в коносамент, выдаваемый грузоотправителю. Например, второй пункт статьи 3 (6) Брюссельской конвенции 1924 года предусматривает, что «если потери или повреждения являются скрытыми, то уведомление должно представляться в течение трех дней с момента доставки груза». Пункт 2 проекта предложения А позволяет сторонам увеличить, а не уменьшить предусмотренный в положении Конвенции трехдневный срок уведомления. Требование, согласно которому договор перевозки не должен противоречить положениям Конвенции, направлено на то, чтобы составитель

⁵ Второй доклад Генерального секретаря, часть шестая, пункт 10 (Ежегодник ЮНСИТРАД, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

договора не мог прямо или косвенно уклониться от соблюдения минимальных стандартов, которые были разработаны для определения ответственности перевозчика.

Изложенные ниже проекты предложений, отражающие некоторые другие подходы, предполагают, что Конвенция будет включать общее правило о недействительности оговорок в договоре, как например правило, сформулированное в статье 3 (8), или модификация, изложенная в проекте предложения А.

С. Перечисление в Конвенции конкретных видов оговорок, не имеющих юридической силы

9. Вторым подходом является перечисление в тексте Конвенции тех видов оговорок, которые считаются недействительными. Следует отметить, что в Брюссельской конвенции 1924 года прямо запрещаются оговорки, предоставляющие перевозчику «выгоды от страхования» (последнее предложение статьи 3 (8)).

10. Имеется ряд основных трудностей, которые неизбежно возникают при перечислении конкретных оговорок в Конвенции и объявлении их недействительными. Некоторые из этих трудностей рассматриваются во втором докладе Генерального секретаря:

a) Многие оговорки «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. Например, так называемая «фрахтовая» оговорка, которая предусматривает, что фрахт оплачивается за судно и/или груз «независимо от целостности груза», может не иметь юридической силы в тех случаях, когда перевозчик несет юридическую ответственность за утерю груза, однако она имеет юридическую силу, когда перевозчик не несет такой ответственности⁶.

b) Признание в Конвенции некоторых оговорок недействительными может привести к тому, что для достижения этих же целей юристы-составители документа могут подготовить новые формулировки. Составление новых оговорок будет оправдываться тем, что они не находятся в числе оговорок, конкретно запрещенных Конвенцией⁷.

11. Рабочая группа уже рассмотрела проблемы, касающиеся недействительности ряда оговорок, конкретно не охваченных Брюссельской конвенцией 1924 года. Эти проблемы были решены путем включения материальных положений в пересмотренные тексты, принятые Рабочей группой. В число оговорок в коносаменте, которые будут регулироваться новыми положениями в Конвенции, включены оговорки о выборе органов для разбирательства споров,

об арбитраже и о транзитных перевозках. Вполне может быть, что проблемы, связанные с недействительностью конкретных оговорок в коносаменте, могут быть решены в рамках конкретных материальных положений. Однако, если Рабочая группа в результате пересмотра редакции проекта по существу придет к выводу, что какой-либо отдельный вид недействительной оговорки не охвачен материальными положениями, Рабочая группа может рассмотреть вопрос о том, следует ли уточнять или расширять проект материальных правил, или необходимо будет конкретно определить и запретить такую оговорку.

D. Установление санкций за оговорки, не имеющие юридической силы

12. Третьим подходом может быть наложение санкций за использование юридически недействительных оговорок, с тем чтобы исключить или, по крайней мере, не поощрять их использование, а также компенсировать грузовладельцам расходы, которые они понесли в результате включения перевозчиком в договор юридически недействительных пунктов.

13. Одним из способов явилась бы отмена предела ответственности в случаях, когда перевозчик в ходе судебного или арбитражного разбирательства ссылается на оговорку в коносаменте или другом транспортном документе, противоречащую положениям статьи 3 (8).

14. Положение, основанное на таком подходе, гласило бы следующее:

Проект предложения В — альтернатива (1)

«Перевозчик не может пользоваться правом на ограничение ответственности, предусмотренным в статье [] настоящей Конвенции, если он в ходе судебного или арбитражного разбирательства ссылается на оговорку в [договоре перевозки] [коносаменте], которая явно противоречит статье [3 (8)].»

15. Следует признать, что слово «явно», употребляемое для уточнения слова «противоречит» в проекте предложения В — альтернатива (1), может вызывать проблемы толкования. Однако, если бы положение не требовало, чтобы данная оговорка *явно* противоречила Конвенции, она препятствовала бы перевозчику обращаться к законной защите, которая может оказаться успешной в случаях, когда правомерность или ничтожность данной оговорки оспаривается.

16. Приведенная выше альтернатива (1) не является санкцией по своему характеру, поскольку она предполагает лишь отмену предела ответственности и возлагает на перевозчика ответственность лишь за фактический ущерб, причиненный законному грузу. Однако она может значительно сдерживать подготовку типовых пунктов коносамента.

17. Приведенная ниже вторая альтернатива предназначена для компенсации за ущерб, вызванный введением юридически недействительного пункта. Положение, содержащее такую идею, стало бы вторым пунктом статьи 3 (8) и гласило бы следующее:

⁶ Второй доклад Генерального секретаря, часть шестая, пункт 10, сноска 9.

⁷ В ответах правительств на вопросник выражались сомнения относительно целесообразности определения недействительных оговорок. Второй доклад Генерального секретаря, часть шестая, сноска 11 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

Проект предложения В — альтернатива (2)

«Перевозчик несет ответственность за все расходы, потери или ущерб, связанный с оговоркой, которая юридически недействительна в силу настоящей статьи».

18. Эта альтернатива возлагает на перевозчика ответственность за «все расходы, потери и ущерб», связанный с включением юридически недействительной оговорки, и в качестве необходимого условия ответственности требует наличия причинной связи между существованием незаконной оговорки и причиненным ущербом⁸.

Е. *Требование включения в договор перевозки уведомляющей оговорки об оговорках, не имеющих юридической силы*

19. Четвертый подход вызывается необходимостью обратить внимание грузовладельцев на положения Конвенции, которые предусматривают случаи недействительности оговорок в договоре перевозки. Грузовладельцы, особенно те, у которых нет опыта и которые не располагают юрисконсультами, имеющимися в распоряжении крупных компаний, могут принять на себя обязательства по юридически недействительной оговорке в договоре перевозки, в соответствии с которой перевозчик может быть освобожден от ответственности, предусмотренной по настоящей Конвенции.

20. С этой целью в Конвенцию можно было бы включить положение, требующее включения в договор перевозки заявления о том, что любое положение, которое противоречит Конвенции, не будет иметь юридической силы. Однако, очевидно, такое конкрет-

⁸ Второй доклад Генерального секретаря, часть шестая, пункты 11 и 12 и сноска 12 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

ное требование окажется неэффективным, если оно не будет сопровождаться санкциями⁹.

21. Положение, требующее включения уведомления о том, что Конвенция имеет силу и предусматривает санкции за невключение такого уведомления в договор перевозки, гласило бы следующее:

Проект предложения С

«1. Каждый [коносамент] [договор перевозки] должен включать заявление о том, что: а) перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции и б) любая оговорка в [коносаменте] [договоре перевозки] не имеет юридической силы в той степени, в какой она противоречит положениям настоящей Конвенции».

2. Если в [коносаменте] [договоре перевозки] не содержится заявление, предусмотренное в пункте 1 а и б, перевозчик не может воспользоваться правом на ограничение ответственности, предусмотренным в статье [] настоящей Конвенции».

22. Целью пункта 1 а проекта предложения С является обратить внимание грузовладельца на то, что договор перевозки регулируется Конвенцией. Такой способ был использован как в Варшавской (воздушной) конвенции, так и в Конвенции о железнодорожной перевозке груза (ЖБГ)¹⁰. Кроме того, при принятии Брюссельской конвенции 1924 года в ряде национальных законодательств оговорка была включена в текст Конвенции¹¹.

⁹ Второй доклад Генерального секретаря, часть шестая, пункты 13—15.

¹⁰ Там же, сноска 2.

¹¹ United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act, 1924 (14 & 15 Geo. 5, c. 22), Section 3; United States Goods by Sea Act, 46 U.S.C.A. 1300—1315, Section 13.

3. ИССЛЕДОВАНИЕ ВОПРОСА ПЕРЕВОЗКИ ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ (A/CN.9/WG.II/WP.11)*

ЗАПИСКА СЕКРЕТАРИАТА

В соответствии с просьбой Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, сделанной на ее пятой сессии (1972 год)**, Международный институт по унификации частного права (МИУЧП) подготовил исследование о морской перевозке живых животных, которое прилагается.

Следует отметить, что в пунктах 99—106 излагаются выводы исследования, касающиеся истории и практики вопроса перевозки живых животных. В исследовании содержатся три альтернативных предложения (предложение I — в пункте 108; предложение II — в пункте 113; предложение III — в пункте 117).

* 27 декабря 1973 года.

** Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии (1972 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/8717)* (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, А, пункт 50).

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>
ВВЕДЕНИЕ	
I. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ	1—8
Постановка проблемы	1—5
Трудности	6—8
II. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СВЯЗАННЫЕ С НИМИ ВОПРОСЫ	9—24
Животное	9—10
Выражение «живые животные»	11—19
Статистика	20—21
Санитарные и ветеринарные аспекты	22—24
III. ПРОБЛЕМА МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА	25—62
А. Международные морские перевозки	25—26
В. Международные воздушные перевозки	27—36
С. Международные железнодорожные перевозки	37—45
D. Международные автомобильные перевозки	46—54
Е. Перевозки по внутренним водным путям	55—60
F. Международные комбинированные перевозки	61—62
IV. МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ	63—82
Гаагские правила и Закон Хартера	63—65
Законы	66—74
Документы	75
Практика	76—82
V. ПРОВОДНИК	83—96
VI. ПЕРЕВОЗКИ ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ В СМЕШАННОМ СООБЩЕНИИ	97—98
VII. ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ	99—124
ПРИЛОЖЕНИЯ	

ВВЕДЕНИЕ

На своей третьей сессии (31 января — 11 февраля 1972 года) Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок ЮНСИТРАЛ (далее именуемая «Рабочей группой») в рамках работы над вопросом об ответственности перевозчика за палубные грузы и животных приняла предложение наблюдателя от Международного института по кодификации частного права (МИУЧП) о подготовке этим институтом исследования по вопросу о правилах, которые следует применять при перевозке живых животных (документ A/CN.9/63, пункт 34, стр. 17*). Сфера этого исследования позднее была определена в соглашении между секретарями Гаагских правил, включая подготовку вариантов конкретных предложений относительно решения проблем, возникающих в связи с перевозкой живых животных, и объяснение оснований для таких предложений, вытекающих, в частности, из: 1) всякого рода юридических норм и практики; в особенности соответствующих статистических и других сведений, касающихся морской перевозки живых животных, и

2) практики и права, связанных с решением этой проблемы в других видах перевозок».

В этой связи в настоящем исследовании после определения проблемы и указания на трудности, встретившиеся в ходе ее изучения, делается попытка дать определение живых животных, являющихся объектом данного типа перевозки, и излагаются статистические и санитарные аспекты этой проблемы. Далее в исследовании рассматривается вопрос о перевозке животных различными видами транспорта, а затем более конкретно — вопрос о морских перевозках с учетом Конвенции, законов и практики. В заключение, после упоминания о статусе перевозчика и о комбинированных перевозках живых животных, Рабочей группе предоставляются некоторые конкретные предложения в плане пересмотра Гаагских правил.

I. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Постановка проблемы

1. Еще около ста лет назад в Бельгийских пандектах (см. «Animal» № 6) отмечалось, что, хотя в законодательстве животным отводится значительное место, относящиеся к ним положения входят в самые различные сферы понятий, почти не связанные

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV.

друг с другом. Вывод: «Именно этим, несомненно, объясняется отсутствие труда, в котором содержалось бы полное изложение норм современного права и в особенности нашего современного позитивного права, касающихся положения животных». Такой труд отсутствует и по сей день. Специалисты в области гражданского права в своих исследованиях почти не отваживаются затрагивать вопрос о транспортном праве; когда они занимаются рассмотрением вопроса о животных, они ограничиваются вопросами собственности, точнее вопросами гражданской ответственности за ущерб, причиненный животными. Даже специалисты в области транспортного права лишь изредка обращаются к вопросу о перевозке животных, представляющих собой лишь один из многочисленных видов имущества, которое может быть предметом договора перевозки. Мир транспорта предпочитает сосредоточивать свой интерес на обычных и «надежных» товарах, перевозка которых заключает в себе наименьшую вероятность сюрпризов. Его отношение к животным, которых нельзя перевозить ни как груз, ни как пассажиров, выражается в том, что этому опасному грузу (если использовать модное выражение) отводится неблагоприятный режим, или даже в том, что животное — например, в морских перевозках — в прямом смысле слова ставится вне закона. Между тем речь идет об имуществе, часто имеющем значительную экономическую ценность, если учитывать влияние этого товара на торговые балансы, в частности развивающихся стран¹.

2. Неизбежным следствием недостаточной защиты перевозимых животных часто является отсутствие внимания со стороны тех, кто должен за ними следить. Частые случаи гибели животных при перевозке (раненых или больных животных почти всегда приходится убивать или выбрасывать за борт) — довод, часто приводимый с целью уменьшить ответственность, — обычно объясняется недостаточной заботой сторон участвующих в договоре перевозки. В одних случаях грузоотправитель сдает животных в плохой таре, не представляет компетентного перевозчика или не дает необходимых инструкций; в других случаях перевозчик, пользуясь почти полным освобождением от ответственности, предоставляет для перевозки этого товара плохо оборудованные или находящиеся в плохом состоянии транспортные средства или плохо заботится об этом грузе, когда он несет за него ответственность. Таким образом, с одной стороны, имеет место беспечность, а с другой — пассивность; более строгий режим, возможно, заставил бы стороны более остро сознавать свою ответственность, что позволило бы торговле избежать неоправданных материальных потерь, а перевозимым животным — страданий, которые оскорбляют чувство человечности.

3. В наше время, когда защита животного мира связывается с охраной природных ресурсов и окружающей среды, на законодательство может со временем оказать влияние и реакция общественного мнения. Тяжелая участь животных, с которыми обращаются, можно сказать, жестоко, вызвала — как в свое время перевозка рабов на невольничьих судах —

возмущение и осуждение. Так, по инициативе Всемирной федерации защиты животных, Международного союза охраны природы, а в Англии — «Королевского общества по предупреждению жестокого обращения с животными» (РСЖКА) были проведены энергичные кампании против такого положения вещей.

4. Это введение будет неполным, если в нем не упомянуть первого результата, достигнутого за счет усилий на межправительственном уровне и могущего иметь многочисленные последствия; речь идет о Европейской конвенции о защите животных при международных перевозках (Париж, 13 декабря 1968 года) (далее именуемой «Парижская конвенция»), основанной на проекте Всемирной федерации защиты животных². Непосредственные цели этой Конвенции, возможно, прямо не совпадают с целями, которые ставит перед собой ЮНСИТРАЛ при пересмотре Гаагских правил³, где вопрос о перевозке животных не стоит на переднем плане. Однако цель Парижской конвенции (см. ее преамбулу) заключается в том, чтобы «избежать, по мере возможности, причинения каких-либо мучений перевозимым животным». Поскольку такие мучения почти всегда влекут за собой ущерб (падеж, ранение, обезпечение), эта задача близка к задаче инициаторов пересмотра, которые стремятся лишить морского перевозчика возможности снимать с себя ответственность после того, как она на него возложена, «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»⁴. Те, кто взялся за упомянутый пересмотр, для того чтобы обеспечить лучшую участь данному товару, несомненно, разделяют также убежденность в том (см. также преамбулу), «что требования международной перевозки животных не являются несовместимыми с созданием для них хороших условий».

5. Парижская конвенция имеет общий характер, так как она может быть открыта для подписания государствами, не являющимися членами Европейского совета (статья 49). Она может также оказать влияние на другие конвенции в области транспортного права. В Рекомендации 68 (23) Комитета министров Европейского совета государствам, подписавшим эту конвенцию, предлагается не только исходить из ее положений при разработке норм в данной области, но и учитывать их «в многосторонних соглашениях, содержащих положения о международной перевозке животных, которые они будут заключать с государствами, не участвующими в названной Конвенции».

Трудности

6. При сборе данных, относящихся к настоящему исследованию, встретились серьезные трудности, которыми можно объяснить некоторые из его недостатков. Что касается международных перевозок животных железнодорожным и автомобильным транспортом, то задача облегчалась благодаря наличию конкретных международных норм, хотя и не имеющих общемирового характера — Международной конвенции о железнодорожных грузовых перевозках (МГК) и Соглашения социалистических стран о

международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), а также Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). В теории вопросы, возникающие в связи с этими видами перевозок, разработаны мало. Что касается судебной практики, то ясность решений, предлагаемых международными нормами, по-видимому, не дает повода для возникновения частых споров⁵. Следует отметить, что Международный союз железных дорог (МСЖД) в настоящее время разрабатывает «Замечания», в которых содержатся директивы либо обязательного, либо рекомендательного характера, дополняющие конвенционные нормы в области железнодорожных сообщений и касающиеся обязанностей грузоотправителей, проводников, поверенных и железной дороги⁶.

7. Что касается воздушных сообщений, то Варшавская конвенция от 12 октября 1929 года с поправками, внесенными в соответствии с Гаагским протоколом от 28 сентября 1955 года, не проводит различия между живыми животными и другими видами товаров. В одном из положений, введенном Гаагским протоколом (статья 23, пункт 2), объявлены законными некоторые оговорки об освобождении от ответственности, под действие которых иногда пытаются подвести животных, вводя прямые договорные условия. Однако воздушные перевозчики, по-видимому, тоже поняли, что ключ к проблеме следует искать не в спорных с психологической и коммерческой точек зрения уловках в виде оговорок об освобождении от ответственности, а в более конкретном определении заботы, которую должны проявлять все стороны в договоре по отношению к этому специфическому товару. Их профессиональное объединение — Международная авиатранспортная ассоциация (ИАТА) — учредила специальный орган (Управление по живым животным), которому поручена разработка и постоянное обновление «руководства по животным» — подлинного кодекса правил, касающихся тары, содержания и бережной перевозки животных, принадлежащих к 231 различным видам, начиная с насекомых и рыб и кончая слонами и китами⁷.

8. Из-за того, что морские перевозки живых животных не попали в сферу действия Гаагских правил, эти перевозки, по сути дела, не привлекли внимания ученых. Судебная практика в этой области скудна, поскольку те, кто терпит ущерб, и их страховщики (когда животные застрахованы) ввиду почти полного отсутствия ответственности перевозчиков обычно считают бесполезным начинать процесс, сулящий мало надежд на успех. Это молчание, иногда нарушаемое немногими решениями, в которых делается попытка защитить грузоотправителя⁸, скрывает нездоровую ситуацию, действующие лица которой, по-видимому, смиряются с ней из-за пассивности или заинтересованы в ней. Попытки собрать сведения о контрактах, документах и практике в этой области, получить статистические данные и даже выяснить мнения на этот счет натолкнулись на сопротивление, что указывает на существование реальной проблемы и опасений в связи с попытками решить ее. До того как ЮНКТАД предприняла смелую попытку под-

вергнуть критическому пересмотру Гаагские правила, почти никто не пытался поднять эту завесу. Однако заинтересованность многих в этом исследовании позволила преодолеть многочисленные препятствия. Так, за оказанное содействие следует особо поблагодарить правительство Австралии, ФАО, ИМКО, региональные комиссии Организации Объединенных Наций (в особенности ЭКАДВ и ЭКА), Центральное бюро международных железнодорожных перевозок, МСЖД, ИАТА, МСАТ, Гонконгскую палату международной торговли и ее секретаря г-на Р. Т. Гриффитса, члена английской делегации в Рабочей группе ЮНСИТРАЛ г-на Ф. Пембертона, а также зоологические сады Рима и Неаполя.

II. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СВЯЗАННЫЕ С НИМИ ВОПРОСЫ

Животное

9. С самого начала возникает трудность с определением понятия «животное», хотя обычно считается, что мы хорошо знаем, что это такое. Если человек легко определяет, что критерий различия между ним самим и животным — в разуме⁹, а не в происхождении¹⁰, то между животным и растением абсолютной грани не существует¹¹. Некоторые растения миксомицеты имеют способность двигаться, а другие (мимоза стыдливая) — чувствовать. Для целей этого исследования один эксперт ФАО несколько тавтологично определил животное как «any living being which, according to biological taxonomy is considered as belonging to the animal kingdom» («любое живое существо, которое согласно биологической таксономии считается принадлежащим к животному миру»). С юридической точки зрения, «an animal may be broadly defined as any living creature typically capable of self-movement; the legal definition restricts "animal" to creatures other than man. ... In the language of the law, the term ordinarily includes all living creatures not human or rational and endowed with the power of voluntary self-motion, unless the statute or other contract in which the word is employed indicates that it should be given another or more restricted meaning» («животное можно широко определить как всякое живое создание, для которого типична способность к самостоятельному перемещению; юридическое определение относит к «животным» только существа, не являющиеся людьми. ... В юридическом языке этим термином обозначаются все живые существа, не являющиеся людьми и разумными существами и наделенные способностью самопроизвольного движения, если только закон или договор, в котором это слово употребляется, не указывает, что ему должен придаваться иной или более ограниченный смысл»)¹².

10. В римском праве животные классифицировались на *fera* (диких), *mansueta* (домашних), *mansuefacta* (прирученных)¹³. Это деление сохранило свое значение в современных отраслях права, и, в частности, в транспортном праве; оно связано с риском, вытекающим из степени «прирученности» животного, и, таким образом, соответствует бытующим представлениям, согласно которым подчеркивается опасность, характерная для этого груза и порожаемая присущим животным недостатком, их

возбудимостью¹⁴, или даже утверждается, что, как общепризнано, перевозка животных связана с особыми рисками, не поддающимися обычному контролю посредством законодательных формул¹⁵. Согласно другому подходу, проблема ставится в другом плане: за основу более конкретно берутся права и обязанности сторон — грузоотправителя, который обязательно знает свой товар — животных, — и должен соответственно представить его для перевозки, и перевозчика, который не обязан перевозить ни этот товар, ни какой-либо другой, но который, приняв этот товар к перевозке, должен доставить его, как и всякий другой, по назначению в целостности и сохранности. Проблема здесь выглядит как особый вид применения общих принципов, касающихся заботы, которую должна проявлять каждая из сторон с целью обеспечить сохранность перевозимого имущества.

Выражение «живые животные»

11. В настоящее время в транспортном праве используется термин «живые животные» (*live animals*)¹⁶; это выражение фигурирует в заглавии настоящего исследования. В текущем словоупотреблении уделяется мало внимания уточнению содержания этого выражения; смысл слов *“vivant”* и *“live”* во французском и английском языках, возможно, неполностью идентичен. Такое отсутствие интереса, видимо, объясняется упущением теории (в особенности в сфере англо-американского права, где возникло понятие освобождения от ответственности), которая не дала более точного определения этого выражения. В наше время, когда в сознание людей проникает уважение к жизни во всех ее формах, может показаться иронией ссылка на качество «живой» ради получения привилегии, выражающейся в ограниченной ответственности за этот товар или же в полном отсутствии всякой ответственности¹⁷.

12. Это двусмысленное выражение порождает путаницу, поскольку, когда делается упор на то обстоятельство, что животные являются «живыми», это сразу же наводит на мысль о том, что они могут погибнуть. «Скоропортящиеся» же товары — это другое понятие, и, хотя оно, без сомнения, близко к понятию «живого» товара, их не следует смешивать. Между тем на него также иногда ссылаются в случае причинения вреда перевозимому животному, в особенности на других видах транспорта, помимо морского¹⁸. Однако скоропортящиеся товары, перевозимые по морскому консаменту, никоим образом не изымаются из-под действия Гаагских правил¹⁹; они лишь могут служить, по режиму доказывания, принятому в этих Правилах, основанием для освобождения от ответственности морского перевозчика, за которым признается право ссылаться на «естественное свойство» товара.

13. Если проанализировать это двусмысленное выражение более внимательно, в нем можно обнаружить понятие «живости» *“restlessness”*, *“vitality of the freight”*²⁰, «живой природы животного». Таким образом, здесь открывается действительно характерная черта животного, с которой связан особый риск для транспорта: его способность к самостоя-

тельному и неразумному движению²¹, позволяющая ему проявлять *“intrinsic qualities and propensities”*²². Испуг, вызываемый у животных непривычным для них фактом перевозки, в силу часто не поддающихся предвидению и контролю последствий, является источником особой опасности, что связано с природными особенностями животного, которые отличают его от неподвижного товара и которые как по существу, так и по внешним проявлениям делают его похожим скорее на пассажира, нежели на неодушевленный тюк хлопка²³. Этот факт побудил одного видного автора²⁴, выступившего с критикой решения торгового суда Марселя²⁵, в котором понятие живых животных в целях освобождения от ответственности было распространено на устриц, перевозимых в корзинах, поставить вопрос о том, правильно ли придавать общий и абсолютный смысл выражению «живые животные» и не следует ли принять подвижность животных за критерий для решения вопроса о применении или неприменении к ним исключения, предусмотренного Правилами. Другой автор²⁶, анализируя это выражение, заключил, что оно применимо «только к тем животным, которые обычно перевозятся с проводниками, или по крайней мере к тем, которые обладают определенной свободой движения», и добавил, что как во французском законодательстве, так и в Гаагских правилах «речь в действительности идет прежде всего о перевозке скота».

14. Неопределенность относительно того, каким должно быть содержание этого выражения, вытекает не только из какой-то доктрины. В Парижской конвенции говорится не о всех видах животных, а только о тех из них, которые являются предметом большей части международных перевозок²⁷, и в ней делается особая попытка «определить необходимые меры защиты домашних однокопытных и домашних животных следующих видов: крупного рогатого скота, овец, коз и свиней»²⁸. Лишь одна краткая статья общего характера посвящается в ней холоднокровным животным (статья 46), и за пределами ее конкретной сферы действия остаются существа, которые по биологической таксономии относятся к животным, хотя указывается, что «в принципе гуманно обращаться следует со всеми видами животных»²⁹.

15. Аналогичное заключение необходимо сделать и в отношении различных практических аспектов. Упомянувшиеся в печати несчастные случаи с животными во время их транспортировки особенно часто происходят с животными, перевозимыми группами (рогатый скот, овцы, лошади, свиньи, грызуны (кролики, зайцы), птица); все эти животные наделены самостоятельной способностью к движению. Имеющаяся судебная практика также почти полностью относится к этим же видам животных. Так, решения, о которых сообщило Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (см. приложение 1), касаются следующих видов: крупного рогатого скота (2), лошадей (2), свиней (2), собак (2), птицы (2), кроликов (1). Решения, которые приводятся в томе *“Carriage of Live Stock”* («Перевозка скота»), входящем в *“Amer. & English Encyclopedia of Law”* («Американскую и английскую энциклопедию права»), касаются главным образом рогатого

скота, лошадей, ослов и мулов, баранов, свиней, собак. Ограничения *reg carita*, предусматриваемые в некоторых типовых договорах или национальных железнодорожных тарифах, также относятся к тем же видам животных³⁰. Наконец, формулы, применяемые в современных коносаментах, также отражают неустойчивость практики в отношении общего значения выражения «живые животные», так как в них к этому выражению часто добавляются конкретные названия других видов³¹. Примером коносамента, в котором эти сомнения весьма очевидны, является «Regular Long Form Inward Bill of Lading» («Стандартный ввозной коносамент полной формы») компании «Юнайтед стейтс лайнз», в котором указывается, что «выражение "live animals" shall include birds, reptiles, fish and all animate things other than human beings» (понятие «живые животные» включает в себя птиц, пресмыкающихся, рыб и все одушевленные предметы, кроме людей). Наконец, в «Standard Conditions of Carriage of Goods» («Типовых условиях перевозки товаров»), которые приводятся на обороте «Contract for Conveyance of Live Stock» («Договоры о перевозке скота») компании «Белфаст стимшип компани лтд.» (см. приложение III) и в общем порядке регулируют способы перевозки скота между Северной Ирландией и Соединенным Королевством, с несколько иным оттенком говорится, что «выражение «животное» включает в себя скот, домашних и диких животных, птиц, рыб и пресмыкающихся». Статистические данные также не придают этому выражению всеобъемлющего смысла. Ограниченное число видов животных, которые в них приводятся, приблизительно соответствует тем видам, которые были названы выше (крупный рогатый скот, овцы, свиньи, птица, лошади, ослы, мулы), причем иногда даются более широкие рубрики, как, например, «животные продовольственного назначения» (см. статистику ЭКАДВ и Австралии).

16. Ни это выражение, ни какое-либо аналогичное ему не фигурируют в Варшавской конвенции или ее Гаагской редакции. Однако оно часто встречается в воздушно-перевозочных документах, где оно, как правило, сопровождается конкретным указанием на вид животного в графе, относящейся к характеру и качеству товара.

17. Присоединяясь к замечанию Шаде, Руайс отмечает³², что под живыми животными, согласно пункту с статьи I Гаагских правил, следует понимать животных, которые были живыми в момент их передачи для перевозки. Их смерть в пути не может иметь своим последствием утрату силы оговорок об освобождении от ответственности в отношении этих животных, включенных перевозчиком в договор перевозки.

18. В заключение следует сказать, что выражение «живые животные», которое первоначально понималось в негативном смысле как означавшее исключение из общей совокупности товаров, могущих быть объектом морской перевозки, оказывается двусмысленным и трудно поддающимся точному определению, когда делается попытка дать общее позитивное определение его содержания. Вместе с тем, в действи-

тельности, перевозимые животные в большинстве случаев принадлежат только к определенному числу видов животных, способность которых к самостоятельному движению может повлечь за собой особые риски. Эта вероятность характерна не только для живых животных — она свойственна и другим грузам (скоропортящимся, опасным, ядерным и т. д.), которые никто никогда не думал исключать из сферы действия единообразных международных норм.

19. Это введение будет неполным, если в нем не коснуться кратко проблемы статистики данного вида перевозок и его санитарных и ветеринарных аспектов.

Статистика

20. Статистические данные о международной перевозке животных являются еще одной областью, где оказалось трудным или даже вовсе невозможным собрать необходимую информацию³³. Из совокупности сведений, собранных из различных источников, явствует, что в отношении имеющихся данных следует проявлять осторожность. В самом деле, их анализ показывает, что этот материал является неполным и несовершенным. Это объясняется, в частности, следующими причинами: отсутствием единообразия в критериях, используемых при сборе и оценке данных; несоответствием данных об объеме грузов, вывозимых из одной страны в другую и ввозимых в эту другую страну; неполнотой или даже ненадежностью этого материала с точки зрения реального механизма продаж и морских перевозок. Например, можно наблюдать случаи, когда торговая операция в действительности протекает совершенно иначе, чем ожидали и добросовестно сообщили для статистики лица, подавшие декларацию. Бывают также случаи, когда на содержании деклараций скрывается опасение относительно того, что они будут использованы в других целях (налоговых, таможенных, в целях контроля над валютным обменом); случается даже, что декларации умышленно фальсифицируются для того чтобы, например, скрыть место назначения, которое хотят сохранить в тайне и о котором капитанам сообщается уже в открытом море. Наконец, нередко имеют место совершенно незаконные перевозки, в особенности морские. Здесь достаточно привести красноречивый пример, о котором сообщается в вышеупомянутом докладе РСРКА³⁴. В конце 1970 года РСРКА стало известно о подписании контракта на сумму 1 млн. фунтов стерлингов о ввозе скота из Ирландии в Северную Африку. Зная о бесчеловечных условиях этих морских перевозок и убоя скота в месте назначения и к тому же подозревая, что значительная часть этого скота поступала из Северной Ирландии незаконно, она вместе с аналогичной ирландской организацией начала расследование. В марте 1971 года было обнаружено, что на суда, отплывающие в Северную Африку, в Гриноре — порту Ирландской Республики, расположенном в нескольких милях от границы с Северной Ирландией, — регулярно грузились коровы. На каждую голову этого скота приходилась значительная субсидия, идущая из кармана английского налогоплательщика, с целью помочь производителям мяса в этой стране в их конкуренции с

иностранцами производителями мяса³⁵. Несомненно, что такие значительные количества животных не будут фигурировать в статистических данных. В том же докладе разоблачается существующая практика, при которой в качестве конечного грузополучателя объявляется не действительный конечный грузополучатель, а какой-то иной, с целью скрыть нарушение «гарантий Бальфура» 1957 года, касающихся экспорта скота из Соединенного Королевства в страны континентальной Европы и в Ирландскую Республику.

21. Во всяком случае, анализ статистических данных³⁶ подтверждает сведения о большом объеме и важном финансовом значении этих перевозок. Так обстоит дело с многочисленными сухопутными перевозками, ограничивающимися внутриконтинентальными рамками³⁷, равно как и с морскими каботажными континентальными или межконтинентальными перевозками — и в импорте, и в экспорте. В частности, в отношении развивающихся стран статистические данные часто показывают, что целью импорта является улучшение породы, тогда как предметом экспорта являются животные, предназначенные для убой или так называемые экзотические животные. В связи с этим из сообщаемых цифр трудно выделить операции, относящиеся к отдельным животным или немногочисленным партиям, которые, в частности, направляются для зоологических садов, цирков, торговцев домашними животными (pets) и стоимость которых превосходит стоимость животных, перевозимых большими партиями. Эти подробности могли бы представить интерес, учитывая финансовую важность этих операций для стран-экспортеров с точки зрения торгового баланса.

Санитарные и ветеринарные аспекты

22. Санитарный и ветеринарный контроль в перевозке животных играет важнейшую роль. Его осуществление имеет большое значение при отправке таких грузов и при завершении их перевозки; это необходимо в целях идентификации животных, гарантирования их годности к транспортировке и в особенности предупреждения эпизоотий. Ветеринарные органы могут также привлекаться для того, чтобы контролировать перед отправлением оборудование используемых транспортных средств, имеющиеся на них запасы питьевой воды и корма, и вмешиваться в любой момент, в особенности во время пути, с тем чтобы лечить или убивать больных или раненых животных или предпринимать необходимые меры в случае эпидемий. Это прямо предусматривается в Парижской конвенции (статьи 3, 12, 32). В принципе животные, предназначенные для международной перевозки, не могут быть приняты к погрузке в стране отправления без свидетельства³⁸, удостоверяющего их вид, годность и состояние здоровья, а также отсутствие эпидемий в месте происхождения в течение определенного срока до их отправления. Поскольку такие перевозки часто являются комбинированными, эти свидетельства должны, как правило, возобновляться при каждой перегрузке. Когда есть участок морской перевозки, то новый ветеринарный контроль осуществляется перед погрузкой на судно. Прежде чем допустить животных на борт, морские

перевозчики требуют предъявления ветеринарного свидетельства, что дает гарантию против отказа от выгрузки по прибытии, который являлся бы своего рода препятствием при доставке груза³⁹. В пункте назначения животные обычно подвергаются карантину различной продолжительности. И в этом случае ветеринар играет решающую роль, так как снятие карантина и, следовательно, эффективная доставка грузополучателю не могут быть осуществлены без санитарного свидетельства.

23. Это неоднократное санитарное вмешательство может иметь многочисленные последствия для осуществления морской перевозки животных (убой скота по распоряжению властей, задержки, связанные с карантинами или с остановками, предписываемыми для ухода за скотом), все расходы по которым всегда ложатся на грузоотправителя. Оно может также играть решающую роль при определении (в рамках подлежащего применению закона, так как применение Правил исключается в принципе) моментов приемки груза и его доставки. В самом деле, по существующей практике последствия такого вмешательства заключаются в том, что при отправлении перевозчик фактически берет животное под свою ответственность лишь в момент погрузки на судно и по предъявлении вывозного санитарного свидетельства. В пункте же назначения, напротив, необходимое вмешательство санитарных властей служит как бы промежуточным этапом между моментом выгрузки с судна и передачей товара получателю.

24. De lege ferenda, последствия вмешательства санитарных органов должны быть приняты во внимание при определении обязанностей при погрузке на борт и после разгрузки судна, основывающихся на обязательстве перевозчика охранять груз. Иными словами, необходимо будет изучить последствия расширения временных рамок ответственности перевозчика в случае перевозки животных, подлежащих санитарному контролю, так как никакого действительного «reserptum» с его стороны и со стороны его доверенных лиц не будет иметь места, если эти животные еще не находятся в его ведении или уже вышли из его ведения соответственно до момента погрузки на борт и после момента разгрузки судна. Однако, если смотреть через призму правил, разработанных Рабочей группой, представляется, что текст, подготовленный к третьей сессии, может соответствовать фактическим ситуациям⁴⁰. Действительно, при отправлении перевозчик несет ответственность за животное с того момента, как он принял его из рук санитарных властей или по представлении выданного ими свидетельства — следовательно, еще до погрузки на судно⁴¹, то есть с самого начала фактического «reserptum». С другой стороны, в пункте назначения будет считаться, что данный перевозчик осуществлял доставку после того, как он передаст груз какому-либо представителю властей или иным третьим лицам, которым этот груз должен быть передан согласно законам и правилам, действующим в порту разгрузки, — следовательно, еще до выгрузки с судна⁴²; в данном случае подпункт ii (c) предлагаемого текста прямо относится к санитарным властям порта разгрузки, которым в

соответствии с законами и правилами животное должно обязательно передаваться. В этой связи решение об исключении статьи 7 правил, принятое на третьей сессии Рабочей группы⁴³, было бы приемлемым даже в отношении живых животных, так как расширение сферы ответственности в двух крайних точках затрагивало бы соответственно только периоды от окончания санитарных формальностей до погрузки на судно при отправлении и от разгрузки до начала санитарных формальностей в пункте назначения. Таким образом, животные рассматривались бы на равных основаниях со всеми другими товарами, в отношении которых в случае необходимости предпринимается официальное вмешательство третьей стороны в договоре перевозки. Это обстоятельство указывает на соответствие перевозки животных разрабатываемым новым правилам в отношении этого особо важного момента.

III. ПРОБЛЕМА МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

A. Международные морские перевозки

25. Отсылая в отношении всего остального к следующей главе, здесь будет достаточно указать, что положение Гаагских правил, касающееся методом исключения этих перевозок, представляет собой определение «груза» (статья 1, пункт с):

«Статья 1. В данной Конвенции следующие слова используются в значениях, раскрываемых ниже:

с) «Груз» включает грузы, изделия, товары и предметы любого характера, за исключением живых животных и груза, который в договоре перевозки указывается как палубный и фактически перевозится на палубе».

26. По условиям этого пункта живые животные исключаются из сферы применения Правил. Следовательно, перевозчик этих животных не может ссылаться на льготы, вытекающие из Правил (изъятия, ограничения, давность и т. д.). Однако он может предусматривать в договоре любые оговорки об отсутствии ответственности, которые обычно допускаются в случаях, когда Правила не подлежат применению. Режим ответственности, действующий в отношении его договора, будет зависеть от закона, который будет считаться применимым в силу коллизионных норм. Перевозчики извлекают из этого узкого определения значительные преимущества. По этой причине в докладе секретариата ЮНКТАД предлагается включить в Правила живых животных с целью избежать коллизии законов и по соображениям справедливости по отношению к владельцам этих грузов, поскольку последние играют важную роль в экспорте многих развивающихся стран⁴⁴.

B. Международные воздушные перевозки

27. Статья 28 Варшавской конвенции, составленная под непосредственным влиянием пункта 8 статьи 3 Гаагских правил, придала названной Конвенции императивный характер, запретив воздушным

перевозчикам включение в договор перевозки любых оговорок об освобождении от ответственности⁴⁵:

«Любая оговорка, преследующая цель освободить перевозчика от ответственности или установить эту ответственность на более низком уровне, чем это предусмотрено настоящей Конвенцией, недействительна и не имеет никакой юридической силы, однако недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, на который продолжают распространяться положения настоящей Конвенции».

28. После войны Правовой комитет ИКАО предложил смягчить это строгое правило и позволить воздушному перевозчику снимать с себя ответственность за риски, вытекающие из особого характера или из скрытых или открытых недостатков груза (проект Рио, статья XIII). После длительных дискуссий к цитировавшейся статье 28 в соответствии с Гаагским протоколом был добавлен пункт 2, французский и английский тексты которого, впрочем, различны⁴⁶.

29. В этой связи следует прежде всего отметить, что грузы, затрагиваемые положениями, о которых говорится в новом тексте, не изымаются из-под действия Конвенции (как живые животные в Гаагских правилах). Иными словами, общее запрещение снимается только в отношении этого конкретного случая. Что касается всего остального, то действие Конвенции для перевозки груза, оговоренного такими положениями, сохраняется (например, в отношении изъятий, давности и других положений, таких как положения статьи 25 об умышленной или приравненной к умышленной вине перевозчика)⁴⁷.

30. Во-вторых, положение постоянно таково, что вопрос о перевозке живых животных не затрагивался — ни первоначально, ни в ходе подготовительных работ над этим новым положением⁴⁸. Последнее здесь не может быть обойдено молчанием из-за его английского текста (см. пункт 28) и из-за существующей практики включения в воздушно-перевозочные документы таких оговорок, как "Carrier is not responsible for death of animal due to natural causes" («Перевозчик не несет ответственности за смерть животного, вызванную естественными причинами») ⁴⁹, которые кое-кто пытается представить в качестве законной освобождающей оговорки на основе процитированного пункта 2, ссылаясь на характер (слово «особый» в Гааге было вычеркнуто), или недоброкачественность (слова «скрытую или явную» также были вычеркнуты) животного. Однако было отмечено, что подобные оговорки приводят скорее к тому, что они более или менее эффективно заменяют действие общего принципа ответственности по статье 20 этой Конвенции и что такая оговорка может даже показаться излишней, так как по смыслу этой последней статьи она будет иметь силу лишь если, в случае гибели животного по естественным причинам, перевозчик «докажет, что им и его служащими были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать ущерба или что им было невозможно их принять». К тому же из-за их формального сходства с морскими "livestock clauses" («ого-

ворками в отношении скота») такие оговорки опасны тем, что вследствие мысленной замены одного вида транспорта другим они могут породить путаницу и привести в случае необходимости к судебному процессу, как этого опасалась в Гааге французская делегация⁵⁰.

31. И наконец, третье замечание касается двусмысленности, которая может быть порождена расхождением между английским и французским текстами. С одной стороны, буквальное воспроизведение в английском тексте формулы пункта 2 *m* статьи 4 Гаагских правил логически должно было — в отношении "inherent defect, quality or vice", — побудить англоязычных юристов⁵¹ обратиться к накопленному в этой области опыту английского общего права, в особенности в области морского права: об этом опыте и именно в отношении живых животных, путем ссылки на Карвера, говорилось в докладе Генерального секретаря⁵², в котором, к тому же, справедливо критиковалось применение к живым животным исключения ввиду их «недоброкачественности», предусмотренного в цитированном пункте 2 *m*⁵³.

32. Вместе с тем, после отклонения предложения о перечислении грузов, на которые распространяется это освобождение от ответственности (к числу которых вместе со «скоропортящимися грузами» были отнесены и «дикие животные»⁵⁴), разработке окончательного французского текста предшествовала подробная дискуссия о причинной связи между характером или недостатком груза и причинением ущерба, а также о последствиях вины воздушного перевозчика или его служащих в причинении такого ущерба. По вполне очевидным причинам юристы стран континентальной Европы не заняли такой же четкой позиции, как англичане, в отношении термина «качество» и «недоброкачественность». Определения, которые они им дают, довольно неточны и запутаны и нередко подводят один и тот же конкретный случай то под рубрику качества, то под рубрику недоброкачественности⁵⁵.

33. Что касается доказывания, то воздушный перевозчик должен будет доказать: что соглашение о таком освобождении от ответственности было заключено; что это освобождение применимо к ущербу, возникшему в данном случае; что причина ущерба должна быть отнесена к характеру или недоброкачественности груза⁵⁶. В действительности, поскольку бремя доказывания лежит на перевозчике, он осмелительно сошлется одновременно на обе эти причины. Со своей стороны, владелец груза сможет доказывать в ответ, что данный ущерб не был вызван этими рисками или что он был вызван ими лишь частично.

34. «Условия перевозки» ИАТА⁵⁷, касающиеся грузов⁵⁸, относят живых животных вместе с взрывчатыми веществами и скоропортящимися грузами к тем видам имущества, которые, согласно общим условиям воздушного перевозчика, допускаются к перевозке лишь при определенных условиях (пункт 5 статьи 5). Предусмотрительно указав с самого начала, что они применяются только в случае соблю-

дения императивных норм Конвенции или закона, эти условия, касаясь ограничения ответственности воздушного перевозчика, объявляют, что последний не отвечает ни за потери, повреждения или расходы, возникающие в результате либо смерти перевозимого животного по естественным причинам, либо смерти или ранения такого животного, вызванных поведением его самого или других животных (например, укусами, ляганием, затаптыванием, удущением), ни по требованиям, основанным или частично основанным на состоянии, характере или природных наклонностях животных (пункт 8 статьи 14).

35. В этой связи было бы несправедливо не воздать должное ИАТА (см. пункт 7) за ее усилия, направленные на то, чтобы найти конструктивное решение проблем, связанных с живыми животными, а именно за учреждение ею Управления по живым животным и применение на практике «Руководства по животным ИАТА». Последнее послужит предотвращению убытков, обнаружению ошибок и вины сторон в договоре и облегчению доказывания. В нем содержатся практические сведения о приемке животных и обращении с ними, о таможенных, санитарных и карантинных операциях, а также об основах и особенностях поведения животных. Соблюдая похвальное равновесие, оно указывает, с одной стороны, какие обязанности возлагаются на грузоотправителя и как он должен заботиться о животном (погрузка, распределение груза, запасы и т. д.), а также какие специальные инструкции должны даваться перевозчику, когда животные не сопровождаются. С другой стороны, в «Руководстве» говорится о том, какие меры перевозчик должен принимать в отношении животных вообще и в отношении 231 вида животных, которым оно посвящено, в частности. Вполне вероятно, что во многих случаях тот факт, что перевозчик строго соблюдал предписания «Руководства», будет выступать в качестве решающего элемента, когда перевозчику в соответствии со статьей 20 Конвенции⁵⁹ придется доказывать, что он принял все необходимые меры для того, чтобы избежать ущерба.

36. Согласно собранным на этот счет сведениям, представляется, что вопрос о воздушной перевозке животных до сих пор конкретно не затрагивался в ходе проводимой в настоящее время в ИКАО работы по пересмотру части Воздушной конвенции, касающейся грузов.

C. Международные железнодорожные перевозки

37. Унификация права железнодорожных перевозок в Европе имеет своим источником Бернскую конвенцию 1890 года, от которой берут свое начало как Международная конвенция о железнодорожной перевозке грузов (МГК)⁶⁰, так и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)⁶¹. Начиная со времени их возникновения и до появления автомобиля железные дороги рассматривались как монополия, сама устанавливавшая свои условия работы и маршруты, монополия, от которой было необходимо защищать публику. Отсюда налагаемая на железные дороги общая обязанность осуществлять перевозки и весьма строгий режим возлагаемой на них ответственности.

В противовес этой обязанности, помимо нормальных обычных освобождающих оговорок, допускался ряд особых освобождающих оговорок в отношении грузов, которые на других видах транспорта многие перевозчики отказались бы перевозить или приняли бы лишь с условиями. В число этих грузов входят и живые животные. «Риск перевозки в этих случаях относится на счет лица, которому принадлежит груз, в соответствии с принципом, согласно которому это лицо обычно является источником особых опасностей, исходящих от груза. Во всех случаях Конвенция снимает презумпцию ответственности с железной дороги, и истцу надлежит доказывать, что ущерб не вызван полностью или частично одним из рисков, которые презюмируются как причина ущерба»⁶².

38. МГК (как 1961, так и 1970 года) содержит две группы оснований для изъятия из общего принципа ответственности железной дороги, изложенного в пункте 1 статьи 27 (МГК 1970 года): обычные основания (пункт 2) и особые основания (которые называют также «льготными») (пункт 3), среди которых фигурирует и факт перевозки живых животных:

«3. Железная дорога освобождается от ответственности, когда потеря груза или его повреждение вызваны особым риском, присущим одному или нескольким из следующих обстоятельств:

g) перевозке животных⁶³;

h) перевозке грузов, которые в силу настоящей Конвенции, соответствующих правил или соглашений, заключенных с грузоотправителем и указанных в перевозочной накладной, должны сопровождаться проводником, если потеря или повреждение возникли в результате опасности, которую должен был предупредить проводник (В МГК 1961 года говорилось: «если его задачей было предотвращение этого риска»).

В отношении доказывания в МГК говорится (статья 28, пункт 2 (1)), что:

«2. Если железная дорога докажет, что по обстоятельствам дела потеря или повреждение груза могли явиться следствием одного или нескольких случаев возникновения особого риска, указанных в пункте 3 статьи 27 настоящей Конвенции, считается, что причина именно такова. Владелец груза, однако, сохраняет за собой право доказывать, что причиненный ущерб не является полностью или частично следствием одного из этих случаев».

39. В доктрине делается упор на то обстоятельство, что специфическая опасность железнодорожной перевозки животных связана с их естественными наклонностями⁶⁴. Однако, по мнению некоторых авторов, это указание является излишним, и других оснований для освобождения от ответственности (как, например, основания, вытекающие из характера груза, или вина грузоотправителя) уже достаточно⁶⁵. Общее мнение тем не менее таково, что такое освобождение оправдано, так как грузоотправитель должен принимать необходимые меры с целью предотвращения ущерба, наблюдая за грузом или

обеспечивая наблюдение за ним. Таким образом, это обоснование, по-видимому, вытекает из налагаемой на грузоотправителя обязанности отправлять с грузом проводника. В самом деле, именно на таком основании и при таком условии животные принимаются к перевозке в соответствии с пунктом 1 d статьи 4 МГК (1961 года). Согласно этому документу, животные в пути должны сопровождаться проводником, выделяемым грузоотправителем, если только речь не идет о перевозке мелких животных, представляемых для перевозки в хорошо закрытой таре, и если межрегиональными тарифами или соглашениями не предусматривается исключений; экспедитор должен указывать в накладной число проводников или их отсутствие. Однако в том же подпункте 1 d МГК 1970 года, где подтверждается обязанность грузоотправителя обеспечивать проводника для животных, добавлено новое исключение — случай, когда железные дороги отказываются от сопровождения по просьбе грузоотправителя. Это нововведение может иметь серьезные последствия, поскольку «в таких случаях, если иного не предусмотрено в договоре, железная дорога освобождается от ответственности за любые потери или повреждения, возникшие в результате опасности, которую проводник должен был предотвратить»; здесь можно заметить отсылку к упоминавшемуся особому основанию освобождения от ответственности, указанному в пункте 3 h статьи 27. Как представляется, ЦБМП в настоящее время не разрабатывает каких-либо новых поправок к будущей МГК в отношении вышеописанного режима.

40. Как только железная дорога установит, что ущерб имел место при перевозке животных, она освобождается от ответственности, если данный ущерб может быть объяснен одним этим обстоятельством. Однако совершенно немыслимо, — отмечает Родьер⁶⁶, — чтобы железнодорожный перевозчик переставал нести ответственность в силу одного лишь того факта, что повреждения причинены живому животному. Если бы он освобождался от ответственности в силу только того факта, что по своей природе данное повреждение (например, сломанная нога) может возникнуть, лишь когда перевозимым объектом является живое животное, такому перевозчику животных уже больше не доверили бы, и «такое решение было бы одновременно экономически несостоятельным и юридически абсурдным, так как перевозчик обязался перевезти живых животных, а не трупы животных»⁶⁷. Поэтому перевозчик не может ограничиться возражением о том, что перевозились живые животные. Он должен будет доказать, что по обстоятельствам дела потеря или повреждение могли быть следствием живой природы животного.

41. Таким образом, в МГК излагается конкретный порядок доказывания и встречного доказывания⁶⁸. Перевозчик должен доказать: 1) что перевозились *живые животные*; 2) каковы были *фактические обстоятельства* происшествия; 3) что эти обстоятельства позволяют утверждать, что ущерб *мог быть следствием* того, что перевозились живые животные. Кроме того, в этом особом случае железная

дорога сможет также сослаться на пункт 1 d (1) статьи 4, для того чтобы воспользоваться также специальным положением 3 h статьи 27, так как в принципе животные должны перевозиться с проводником. Когда перевозчик выполнит таким образом лежащую на нем обязанность доказывания, владелец груза, со своей стороны, сохранит за собой права доказывать, что ущерб не был полностью или частично следствием данного конкретного риска. Мы ограничимся упоминанием о споре по вопросу о том, означает ли совокупность положений статей 27 и 28 МГК освобождение перевозчика от ответственности (со снятием с него ответственности и возложением обязанности доказывания на истца), или же только переложение бремени доказывания⁶⁹.

42. Таким образом, этот механизм не будет действовать, когда можно будет установить, что ущерб вызван событием, в отношении которого полностью или частично отсутствует причинная связь (что является одновременно логичным и справедливым) между особым риском и указанным ущербом. В этом отношении типичны случаи крушения и столкновения, когда — при отсутствии вины со стороны владельца груза — животное гибнет и виновной оказывается железная дорога. В этом случае владелец груза должен будет доказывать отсутствие причинной связи. В связи с этим интересно отметить, что когда-то и в совершенно других географических и юридических условиях судьи в деле „Palmer v. Grand Junction R. Co.“, 4 Mees. & W. 749 высказали мнение, что было бы неразумно освобождать перевозчика живых животных от ответственности при всех происшествиях, являющихся следствием особого характера этого груза, совершенно не касаясь вопроса о вине: такая позиция сама по себе освободила бы перевозчика от всяких обязанностей принимать необходимые предосторожности, требуемые от каждого, кто становится bailee for hire в отношении животных, что поставило бы владельца последних в полную зависимость от милости перевозчика. В данном конкретном случае, прокомментированном в 1887 году в „Amer. & Engl. Encyclopedia of Law“ (том „Carriers of Live Stock“ cit., p. 4), ущерб, причиненный в результате крушения поезда, приведшего к гибели лошадей, не был связан с особенностями этого груза.

43. В СМГС — несомненно, по причине более тесных исторических связей этого соглашения со старыми железнодорожными конвенциями — делается более сильный акцент на обязанность сопровождения, из чего следует логический вывод о преобладающей роли проводника. В пункте 2 (1) статьи 5 говорится:

«2. Скоропортящиеся грузы..., а также живая рыба и другая живность перевозятся только при условии сопровождения их от станции отправления до станции назначения проводниками, назначаемыми грузоотправителем или грузополучателем. Исключение составляют мелкие животные и птицы, перевозимые без перегрузки мелкими партиями в плотно закрытых клетках, ящиках, корзинах и т. д.».

Одновременно в статье 10 указывается, что эти грузы перевозятся только в отдельных вагонах с проводником. Наконец, в главе об ответственности железной дороги (пункт 2 e статьи 22) говорится, что:

«2. Железная дорога не несет ответственности в случае полной или частичной утраты, недостачи или повреждения груза, принятого к перевозке, когда утрата, недостача или повреждение являются результатом:

...

e) того, что проводник, назначенный грузоотправителем или грузополучателем, не принял необходимых мер для обеспечения сохранности груза ...»

и в той же статье 22, в подпункте 1 пункта 7 говорится:

«Когда по обстоятельствам дела утрата или повреждение могли быть вызваны одной из причин, указанных в подпунктах ... e .. пункта 2, считается, что они вызваны этими причинами, если только грузоотправитель или грузополучатель не докажут обратного».

44. Что касается практики государств, то следует напомнить, что в некоторых странах (например, в Соединенном Королевстве, Австралии, Кении — см. пункт 15, примечание 30) железной дороге, несущей ответственность, разрешается ограничивать компенсацию, которую она должна выплачивать, различными суммами в зависимости от вида животных. Допускается объявление стоимости (сопровождаемой гарантией) на сумму не выше определенного максимума. В своем исследовании по данному вопросу, переданном Рабочей группе, Австралия рекомендовала принять во внимание возможность такого решения⁷⁰.

45. Как и ИАТА, МСЖД принял меры к тому, чтобы облегчить участникам железнодорожной перевозки животных решение возникающих практических проблем, зачастую оказывающихся вне рамок Конвенции. В разрабатываемых в настоящее время МСЖД «Замечаниях» (пункт 6) тщательно перечисляются правила, которые должны соблюдаться, и меры, которые должны приниматься для обеспечения животным наилучших условий перевозки, причем проводится различие между обязанностями в зависимости от того, на кого они возлагаются — на железную дорогу как таковую, на грузоотправителя, на проводника или на каждого из этих участников. Сравнение проекта «Замечаний» МСЖД и «Руководства» ИАТА показывает, что эти документы во многом дополняют друг друга и могли бы даже послужить основой для полезного сотрудничества между видами транспорта в этой области.

D. Международные автомобильные перевозки

46. Важность и значительный объем внутринациональных и международных автомобильных перевозок живых животных становятся особенно очевидными для всех, когда время от времени забастовка таможенников закрывает границы для тысяч несчаст-

ных животных. На всех континентах шоссейные дороги служат непосредственной внутренней инфраструктурой для перевозки животных. Они представляют собой необходимое звено в цепи комбинированных перевозок — между местом разведения животных и местом погрузки их на другой вид транспорта (часто основной), а также между местом разгрузки и местом конечного использования. Что касается развивающихся стран, в особенности стран, не имеющих выхода к морю⁷¹, то даже их неразвитая автодорожная инфраструктура играет жизненно важную роль как в экспорте ими животных (даже в масштабах региона или субрегиона), так и в их импорте (в частности для целей разведения скота).

47. Сфера применения одной из последних конвенций в области транспортного права, основанной на проекте МИУЧП — Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), подписанной в Женеве 19 мая 1956 года, охватывает автомобильные перевозки в Европе, а также перевозки в Европу и из Европы, межрегиональные перевозки и даже межконтинентальные перевозки (при перевозках с использованием судов). Положения этой Конвенции, в значительной мере основывающейся на МГК, в частности в вопросе о перевозке животных, по существу представляют собой первую относительную координацию между разными видами транспорта в вопросе об ответственности перевозчиков.

48. Так же как и МГК, в КДПГ предусматриваются две группы оснований для изъятия из общего принципа ответственности автомобильного перевозчика (пункт 1 статьи 17): обычные основания (пункт 2) и особые или «льготные» основания (пункт 4), к числу которых относится перевозка живых животных:

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

...

л) с перевозкой живых животных».

49. Сходство с МГК в этом отношении не является полным, так как КДПГ не возлагает на автомобильного перевозчика обязанности перевозить и не содержит положения, аналогичного пункту 3н статьи 27 МГК (перевозка с проводником). Этим объясняется, почему КДПГ не предусматривает обязанности перевозить живых животных с проводником. Проблема сопровождения и возможные последствия его отсутствия относятся к общему праву. Так, может случиться, что перевозчик установит, что груз должен был сопровождаться, и докажет, даже не касаясь положения об освобождении от ответственности, что это обстоятельство снимает с него ответственность, так как оно представляет собой важное упущение со стороны его клиента⁷².

50. Соображения по вопросу о доказывании, приведенные в пункте 41, сохраняют значение также и для КДПГ, в пункте 2 статьи 18 которой дословно воспроизводится формулировка пункта 2 (1) статьи 28 МГК:

«2. Если перевозчик докажет, что по обстоятельствам дела потеря или повреждение груза могли явиться следствием одного или нескольких случаев возникновения особого риска, указанных в пункте 4 статьи 17, считается, что причина именно такова. Владелец груза может, однако, доказывать, что причиненный ущерб не был полностью или частично вызван одним из этих случаев».

51. Следует еще раз сказать, что сходство КДПГ с МГК в вопросе о перевозке животных не является полным. Авторы проекта МИУЧП, основываясь на МГК 1933 года (см. примечание 63 выше), сочли, что последняя в этом вопросе слишком снисходительна к перевозчику. По их мнению, автомобильный перевозчик должен иметь возможность сослаться в свое оправдание на факт перевозки животных только в том случае, если он докажет, что он принял все меры, которые он должен был принять в нормальных условиях, и что он выполнил инструкции, которые могли быть ему даны. Именно это МИУЧП и добавил к Железнодорожной конвенции в пункт 3г статьи 18 своего проекта КДПГ. Во время пересмотра проекта МИУЧП в Женеве рабочая группа ЭКЕ объединила вопросы доказывания в специальном положении (статья 18 действующей КДПГ) — этим объясняется, почему в пункте 3г статьи 17 КДПГ остался только принцип освобождения от ответственности, — и в то же время перенесла часть старого текста относительно упомянутого в статье 18 доказывания в специальный пункт 5, который был принят без обсуждения, что значительно уменьшило сферу действия этого освобождающего положения⁷³ в пользу владельца груза:

«5. Перевозчик может сослаться в свою пользу на пункт 4 статьи 17, только в том случае, если докажет, что все меры, которые он был обязан принять в нормальных условиях, учитывая обстоятельства, были им приняты, и что он придерживался специальных инструкций, которые могли быть ему даны».

Таким образом, автомобильный перевозчик находится в менее благоприятном положении, чем железная дорога, так как он должен представлять эти дополнительные доказательства, помимо доказательств трех моментов, отмеченных выше в пункте 41, в то время, как железная дорога пользуется дополнительным освобождением от ответственности, выступающим из присутствия (или отсутствия) проводника⁷⁴. В этом пункте 5 имеется ссылка на «специальные инструкции», которые могут быть даны грузоотправителем в отношении принятия особых мер и предосторожностей⁷⁵, что объясняется тем обстоятельством, что КДПГ не требует назначения проводника.

52. В «Решении № 56» по вопросу о международных автомобильных перевозках, принятом под эгидой Комиссии Картахенского соглашения странами Андской группы 20 августа 1972 года, животные рассматриваются в плане исключения как особый груз, называемый *encomienda*⁷⁶. О них не говорится как о *carga* в собственном смысле слова⁷⁷. Однако в отношении ответственности перевозчика в пункте b

статьи 48 Приложения I объявляется, что перевозчик «освобождается от лежащей на нем (принципиальной) ответственности в том случае, если потеря, повреждение или задержка были вызваны: а) виной или упущением со стороны лица, уполномоченного распоряжаться грузом, или неправильными указаниями этого лица; б) естественным недостатком груза; в) чрезвычайными обстоятельствами или случайностью; д) осторожностью перевозчика...»⁷⁸.

53. В плане внутреннего законодательства следует отметить положение автомобильных перевозчиков в Англии⁷⁹, которые обязаны заключать специальный договор, для того чтобы иметь право на освобождение от ответственности и ограничения, которыми пользуются железные дороги. Типовым договором являются *Conditions of Carriage of Livestock (other than Wild Animals)* компании «Роуд Холладж ассосийшн», согласно которым перевозчик несет ответственность только в том случае, если владелец груза докажет, что ущерб возник в результате *wilful negligence* (преднамеренной небрежности со стороны перевозчика или его служащих). Этот же договор предусматривает также ограничение суммы выплат на голову скота для различных видов животных, охватываемых данным типовым договором. Если в испанском праве, касающемся наземных перевозок, повреждения, причиненные живым животным, отнесены к понятию характера или естественного недостатка груза, освобождающего перевозчика от ответственности⁸⁰, то известна строгость французского права в отношении автомобильного перевозчика, которая видна из статьи 103 Торгового кодекса, измененного законом от 17 марта 1905 года (закон Рабье).

54. Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), по-видимому, проявил интерес к вышеупомянутой деятельности ИАТА и МСЖД в вопросе об инструкциях с целью улучшения условий перевозки животных и намеревается изучить этот вопрос; хорошей исходной основой для этого могло бы послужить понятие «специальных инструкций» в пункте 5 статьи 18 КДПГ. Следует отметить, что предложения относительно пересмотра КДПГ, выдвинутые МСАТ в 1967 году, не затрагивали режима перевозки животных.

Е. Перевозки по внутренним водным путям

55. Что касается перевозок по внутренним водным путям, которых унификация транспортного права коснулась в последнюю очередь, то проект Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПВ), разработанной МИУЧП в 1950 — 1953 годах, был составлен на основе норм морского транспортного права, которые все еще доминировали в первые годы после войны, и в этом проекте, как и в Гаагских правилах, живые животные исключались из определения «грузов» (статья 10 д).

56. При пересмотре КПВ (1954 — 1959 годы) Экономическая комиссия для Европы отказалась от этой позиции и выработала нормы, более близкие к образцам права наземных перевозок, предоставляющим более надежные гарантии для грузов. Пересмотренный проект КПВ (1959 — 1960 годы) за-

крепляет это коренное изменение, на которое повлияла также КДПГ, заключенная незадолго до этого. Так, в пункте 1 статьи 16 КПВ воспроизводится принцип пункта 3 статьи 17 КДПГ и включен подпункт *f*, содержащий положение об освобождении от ответственности перевозчика живых животных. Что касается доказывания, то пункт 2 статьи 16 КПВ соответствует пункту 2 статьи 18 КДПГ. Однако в проекте КПВ не воспроизводится положение пункта 5 статьи 18 КДПГ, которое предъявляет к автомобильному перевозчику более строгие требования в отношении доказывания в этой особой области.

57. Данный проект, который не удалось открыть для подписания в 1960 году, по указанию ЭКЕ передан в настоящее время для пересмотра в Комитет правительственных экспертов, созданный МИУЧП. До сих пор никаких предложений о поправках к положениям данного проекта, касающимся живых животных, сделано не было.

58. Что касается Дуная, то 26 сентября 1955 года в Братиславе между предприятиями речного судоходства по Дунаю, существующими в Болгарии, Венгрии, Румынии, Чехословакии и СССР, было подписано Соглашение об общих условиях перевозок грузов, целью которого является определение условий перевозки по этой реке экспортных и импортных грузов этих стран; позднее к ним присоединились германские и австрийские фирмы. Как и СМГС (пункты 37 и 43), это соглашение не является межгосударственной конвенцией. Его текст основывается на проектах КПВ и существующих типовых конносаментов, в частности, применяемых на Рейне. В нем не дается никаких определений «груза» и не идет речи о живых животных. Поэтому следует заключить, что последние являются таким же грузом, как и прочие товары. Необходимо, однако, упомянуть о статье 31, в которой предусматривается, что:

«По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем перевозка груза может осуществляться с проводниками, назначенными грузоотправителем».

В данном случае перевозка живых животных, по-видимому, не является особым основанием для освобождения перевозчика от ответственности. В пункте *d* статьи 50 лишь говорится, что перевозчик не отвечает:

«а) за ущерб в таких грузах, которые по своим свойствам подвержены полной или частичной утрате или повреждениям, как-то: ржавчине, внутренней порче, замерзанию, усушке, испарению, гниению и т. п., если ущерб произошел несмотря на соблюдение перевозчиком должной заботливости при перевозке грузов».

59. В отношении торговой практики следует упомянуть о проекте Условий перевозки по внутренним водным путям (*Beförderungsbedingungen der Binnenschifffahrt*) от 31 января 1964 года, разработанном для Рейна Международным союзом речного судоходства (МСРС). В пункте 16 (особые случаи освобождения от ответственности) этого документа предусматривается:

«1) Перевозчик не несет ответственности:

е) в отношении живых животных за ущерб, возникший в результате рисков, связанных с перевозкой таких животных.

2) Если возникает ущерб, который по обстоятельствам дела мог возникнуть как следствие одного из рисков, упоминаемых в подпункте 1, то считается, если не будет доказано обратного, что этот ущерб возник вследствие соответствующего риска».

60. Приведенный выше текст соответствует пункту 59 (2), № 5 Германского *Binnenschiffahrtsgesetz* от 15 июня 1895 года — 20 мая 1898 года, в пункте 65 (2) которого уточняется, что полная стоимость перевозки должна выплачиваться даже за животных, погибших в пути.

F. Международные комбинированные перевозки

61. В различных проектах Конвенции о договоре международной комбинированной перевозки грузов, включая проект Конвенции КПП, выработанный на Конференции «круглого стола» МИУЧП, вопрос о перевозке живых животных не ставится. Основанные на системе «сети», эти проекты, в случае причинения ущерба животному на определенном участке пути, предусматривают применение такого режима перевозки животных, который действует на соответствующем виде транспорта. Что касается основной (или реманентной) системы, применимой в тех случаях, когда место возникновения ущерба неизвестно, то первоначальные проекты МИУЧП ставили все грузы на равную основу и предусматривали освобождение главного перевозчика от ответственности только в том случае, если он докажет, что ущерб возник в обстоятельствах, исключающих всякую вину с его стороны или со стороны его служащих, причем эта вина определяется на основе обязанностей главного перевозчика, связанных с проявлением заботливости. Напротив, в проектах КПП содержится пространственный перечень случаев освобождения от основной ответственности предприятия комбинированной перевозки (ПКП), и в их числе фигурирует естественная недоброкачеством груза (пункт 2 e статьи 9, пункт 2a статьи 9 А-бис) в приложении к документу ECOSOC-E/CONF.59/17; во время обсуждения этих текстов некоторые специалисты выразили желание включить в это понятие особый риск, характерный для перевозки живых животных (см. также главу VI).

62. На практике перевозка живых животных на контейнерных транспортных линиях уже осуществляется (в отношении воздушного транспорта «Руководство» ИАТА предусматривает целый ряд типов контейнеров, приспособленных для различных видов животных). Контейнеры для крупного рогатого скота помещаются у кормы; кошки и собаки также перевозятся в специальных ящиках, помещаемых в контейнеры. В конце 1972 года компания «Оверсис контейнерс лимитед» (ОКЛ) начала перевозку лошадей в сопровождении конюха, нанимае-

мого грузоотправителем (последний подписывал для конюха декларацию об освобождении от ответственности). Живые животные перевозились таким образом по стандартному «Консоаменту для комбинированной перевозки» ОКЛ, на котором ставился штамп со следующим текстом:

“*Livestock*: In addition to and notwithstanding the provision of the tariff, the Carrier shall not be liable for any loss whatsoever and howsoever caused. In the event of the Master, in his sole discretion, considering that any livestock is likely to be injurious to the health of any other livestock or of any person on board, or to cause the vessel to be delayed, such livestock may be destroyed and thrown overboard without liability attaching to the Carrier (81). The Merchant shall indemnify the Carrier against the cost of veterinary services on the voyage and of providing forage for any period during which the carriage is delayed for any reason whatsoever and of complying with the regulations of Authority of any country whatsoever with regard to such livestock. The Consignee shall pay 15% of the freight charged for the parent animal, or whichever is the higher figure for any livestock born during the voyage and landed alive.”

(«Скот: Помимо положений тарифа и невзирая на эти положения, перевозчик не отвечает за какие-либо потери независимо от того, чем или кем они были вызваны. Если капитан судна считает, что какое-либо животное может причинить физический вред любому другому животному или любому лицу, находящемуся на борту судна, или вызвать задержку судна, то он может по своему усмотрению умертвить такое животное и выбросить его за борт, причем перевозчик не несет за это никакой ответственности⁸¹. Торговец возмещает перевозчику расходы, связанные с ветеринарным обслуживанием в пути, с обеспечением скота кормом в течение любого срока, на который перевозка по какой-либо причине задерживается, и с соблюдением правил, установленных властями любой страны в отношении таких животных. Грузополучатель выплачивает 15 процентов от стоимости перевозки животного-родителя или же не меньшую сумму за любое животное, родившееся в пути и выгруженное на сушу живым»).

Кроме того, перевозка некоторых видов животных, главным образом лошадей, из Европы в Австралию осуществляется с использованием «специально сконструированных контейнеров-конюшен».

IV. МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ

Гаагские правила и Закон Хартера

63. Исключая в пункте с статьи 1 живых животных из определения «грузов», Гаагские правила (понимаемые как касающиеся морских консоаментов) тем самым оставляют вне пределов своей сферы применения перевозки, объектом которых являются животные (см. пункт 25). В этом пункте лишь воспроизводится соответствующее положение Гаагских пра-

вил 1921 года. Подготовительные материалы к этим двум документам содержат мало сведений об этом исключении⁶². Обычно ограничиваются тем, что относят его к американскому Закону Хартера (закон от 13 февраля 1893 года), в статье 7 которого объявляется, что статьи 1 (заботливая погрузка, охрана и разгрузка) и 4 (обязательная выдача коносамента) не применяются к перевозке живых животных.

64. До Закона Хартера в Соединенных Штатах, как и в Англии, ставился вопрос, можно ли рассматривать перевозчика живых животных в качестве *common carrier* («обычного перевозчика») и, в частности, можно ли ставить скот на одинаковую основу с обычными грузами в том смысле, в каком это выражение употребляется «обычными перевозчиками». Во всяком случае, даже когда животные в силу их беспорядочных и бессознательных тенденций или наклонностей рассматривались как груз особого рода (см. пункт 13), перевозчику не позволялось относиться к ним настолько равнодушно, чтобы он переходил границу безнаказанности. С учетом правил о бремени доказывания судьи проводили различие на справедливой основе между ущербом, причину которого можно свести к тому или иному виду недостатка, вытекающего из свойств этого особого груза, и ущербом, который необходимо относить только к ошибочному поведению перевозчика и его служащих, являющемуся главной причиной ущерба (непригодность судна к плаванию, плохо снаряженное и плохо оборудованное судно; крушение поезда из-за плохого состояния путей и т. д.). Кроме того, хотя оговорки об освобождении от ответственности при таких перевозках и признавались допустимыми, судьи оставляли за собой свободу решать, в частности, насколько эти оговорки справедливы и разумны⁶³. Такой справедливый подход был, однако, свойствен не только англо-американской юриспруденции. В свое время аргентинские судьи утверждали, что оговорка об отсутствии ответственности за перевозку живого животного, включенная в коносамент, может иметь своим последствием не полное отсутствие ответственности перевозчика, а лишь возложение на истца обязанности доказывания того, что данный ущерб был следствием ошибки или умысла капитана⁶⁴.

65. Почти полвека спустя, до того, как начали действовать ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ, существовала тенденция принимать исключение живых животных как своего рода постулат. В свете этого представляет интерес, как это делает Монтье⁶⁵, предпринять обстоятельный экскурс в историю решения вопроса относительно перевозки живых животных при принятии Закона Хартера: «Когда Закон Хартера был представлен в американский конгресс, Соединенные Штаты вели крупную торговлю животными, которых они в значительных количествах экспортировали морским путем... Этот Закон неизбежно довольно серьезным образом затрагивал вопрос об оснащении судов. Он должен был также затронуть экспортную торговлю скотом вследствие повышения фрахтовых ставок, за которым неизбежно следовало намного большее увеличение ответственности тех судовладельцев, которые перевозят не инертные грузы,

а живых животных. Кроме того, по остроумному выражению журнала «Фэйрплэй» (№ 11, август 1924 года, стр. 376), конгресс, не желая нанести удар по торговле страны, в последний момент внес добавление, изъяв животных из сферы применения некоторых статей Закона и отразив таким образом мысль авторов этого Закона о том, что «соус, который был хорош для этих простаков, английских судовладельцев, вреден для здоровья господ американских экспортеров».

Законы

66. Протокол подписания Брюссельской конвенции 1924 года (2 абзац) позволяет государствам «осуществить настоящую Конвенцию или путем придания ей законной силы или путем включения в их национальное законодательство в форме, соответствующей такому законодательству, правил, утвержденных настоящей Конвенцией». Эта возможность выбора, ставшая источником досадных расхождений, во многих отношениях сделала напрасными усилия, направленные на унификацию. В ней заключается причина того, что принцип исключения, содержащийся в пункте с статьи 1 Гаагских правил, не был единообразно применен в законах государств.

67. Эти национальные законы можно разделить на три большие группы: а) законы, исключающие применение Гаагских правил к международным перевозкам живых животных; б) законы, в которые Правила были включены в автономном виде, но которые предусматривают в отношении этих перевозок возможность договорного освобождения перевозчика от ответственности; в) законы, в которые Правила включены в автономном виде, но по которым в отношении этих перевозок не делается исключения из общего правила, устанавливающего недействительность освобождающих оговорок.

68. а) Очень многие государства воспроизвели Гаагские правила в своем законодательстве буквально или почти буквально. Таким образом, поскольку перевозка животных из правил исключена, права и обязанности морского перевозчика и возможность освобождения его от ответственности в отношении животных регулируются общими нормами морского права каждого из этих государств⁶⁶. Если этого перевозчика не связывают обязательства, налагаемые Правилами, то он не может сослаться и на их преимущества. Таким образом, в этом случае данное исключение оставляет много неясностей относительно того, какой режим ответственности надлежит применять⁶⁷. Определение этого режима будет осуществляться по коллизионным нормам страны суда, рассматривающего дело. Однако морские перевозчики живых животных, имея эту огромную привилегию, не преминули, тем не менее, разработать для таких перевозок типовые коносаменты, гарантирующие их от неожиданностей.

69. В эту первую группу входят: Соединенное Королевство и все государства, взявшие за образец английский *Carriage of Goods by Sea Act* (Закон о морской перевозке грузов) 1924 года; Соединенные Штаты Америки с их *Carriage of Goods by Sea Act*

(Законом о морской перевозке грузов) 1936 года, составленным в духе Закона Хартера; Бельгия, Ватикан, Дания, Египет, Испания, Финляндия, Ливан, Либерия, Норвегия, Филиппины, Португалия, Швеция, Сирия, Франция и Италия (в отношении перевозок, квалифицируемых как «международные»). Однако сторонам в договоре, по-видимому, ничто не мешает подчинить договор перевозки живых животных действию Правил⁸⁸.

70. b) Государства, которые включили Брюссельскую конвенцию 1924 года в автономном виде в свое внутреннее законодательство, разумеется, не могли оставить перевозку живых животных без всякого регулирования. Напротив, конвенция, предметом которой является только «унификация некоторых правил», предполагает, что она будет дополняться соответствующими внутренними законами с целью восполнения ее пробелов. В ряде таких государств перевозчику разрешается в этом конкретном случае снимать с себя ответственность. Однако это не дает ему почти полностью свободного режима, о котором говорилось выше, в отношении группы *a*. К нему будут применяться все другие правовые положения в отношении морских перевозок, не затрагивающие существа данной оговорки. Даже в области ответственности, согласно общим принципам права многих стран, применение этой оговорки может быть исключено в случае умысла или серьезной ошибки перевозчика⁸⁹. Свобода включать в договор освобождающую оговорку будет ограничиваться только публичным порядком и добрыми нравами, а также другими положениями, которые могут быть предусмотрены в общем договорном праве в отношении освобождения должника от ответственности или ее ограничения (см. торговый кодекс Турции, статьи 1117, пункт 2)⁹⁰. Одно из следствий этой системы заключается в том, что перевозчик, не включивший в договор эту оговорку, несет такую же ответственность, как и за обычный груз (изъятия, ограничения и т. д.).

71. В эту группу входят Германия, Греция⁹¹, Япония, Мадагаскар, Нидерланды, Польша, Швейцария, Тунис, Турция, Югославия, Франция⁹² и Италия («немеждународные перевозки»); сюда относится также Единый скандинавский морской кодекс (морские перевозки между скандинавскими странами)⁹³.

72. c) Другие государства включили Гаагские правила в свое законодательство, распространив его применение на живых животных и не позволив перевозчику освобождаться от ответственности за них. Так, Кодекс торгового мореплавания СССР не предусматривает для перевозки животных никакого исключения из-под действия статьи, объявляющей недействительными договорные постановления, противоречащие императивным положениям этого кодекса (пункт 3 статьи 116). Однако это строгое положение смягчается законодательным запрещением — см. также СМГС (пункт 43 выше) — перевозить по морю животных, не сопровождаемых проводником, назначенным грузоотправителем или грузополучателем, а также положением, согласно которому перевозчик отвечает за грузы, перевозимые в сопро-

вождении служащего грузоотправителя или грузополучателя, только в случае, если этот последний докажет вину перевозчика (статья 162 того же кодекса). К этой группе следует отнести также Мексику⁹⁴.

73. В заключение следует указать, что в практическом применении Гаагских правил в области перевозки животных отнюдь не царит единообразие, и действие норм международного частного права страны суда, рассматривающего дело, может дать неожиданные результаты, когда перед этим судом встанет задача разрешения коллизии законов, которая легко может возникнуть в этой области.

74. Ответы правительств на пункты 3 *a* и *b* первой анкеты ЮНСИТРАЛ о коносаментах (A/CN.9/WG. III/ WP 4/Add.1, vol. I, II, III), а в век контейнеров правительства более склонны уделять внимание палубным грузам, чем живым животным, отражают эту неопределенность. Эти ответы, по-видимому, указывают также на то, что многие государства, не принадлежащие к группе *a* (пункты 68 — 69 выше), испытывали менее серьезные неудобства, так как в этих странах перевозки животных не стоят вне закона, а лишь становятся в необходимых случаях предметом законных освобождающих оговорок. Содержащееся в докладе Генерального секретаря примечание с кратким изложением существа ответов⁹⁵, наиболее ясным из которых является ответ Бразилии, следует толковать в широком смысле. Согласно этому ответу живых животных следует рассматривать, под углом ответственности перевозчика, как такой же груз, что и все остальные⁹⁶.

Документы

75. Другая, возможно, неосознанная причина, тенденции к тому, чтобы оставлять перевозку живых животных вне сферы действия Конвенции, неправильно названной по имени документов, которые она охватывает, — коносамента, а не по имени договора перевозки, который она регулирует, заключается, по-видимому, в том, что входной билет — коносамент, являющийся оборотным документом, при этих перевозках почти всегда отсутствует. По общему правилу перевозочный документ служит доказательством приемки груза и договора о его перевозке. Функция представления груза является дополнительной особенностью коносамента. Однако при перевозке животных, которые требуют специальных импортных лицензий и санитарных разрешений, грузополучатель обычно известен и сделка о продаже товара совершается задолго до его отправления. Поэтому первых двух названных функций достаточно, и по своему уровню соответствующие документы представляют собой не более чем простую расписку (в частности в отношении отдельных мелких животных), квитанцию, необоротный документ типа накладной. Поэтому в большинстве случаев перевозчики не оформляют коносамента; вместо него они выдают транспортную накладную или какой-либо иной формы расписку, создавая «условия, которые освобождают их от всякой ответственности, возникающей в силу какой бы то ни было причины»⁹⁷. Когда они используют обычные формулы коносаментов, они ставят на них штамп с текстом

освобождающих оговорок (*livestock clause*) часто с упоминанием «палубный груз, риск за счет грузоотправителя» (животным часто приходится путешествовать на палубе, например, в теплых морях) и печать «необоротный». Можно, кроме того, упомянуть имя и адрес грузополучателя без оговорки о приказе; в формулу можно также включить печатное указание «необоротный», если груз не отправляется на предъявителя, и поведение сторон будет соответственным. Наконец, некоторые документы, предназначенные исключительно для перевозки животных, даже не носят названия „bill of lading” («коносамент»), а называются „contract for conveyance of live stock” («договор о перевозке скота»), „non-negotiable” («необоротный документ»), причем в них прямо указывается, что «Всякая расписка за товары, выданная компанией или от ее имени, является необоротным документом. Владельцы не имеют права на выдачу коносамента» (см. документ в приложении III).

Практика

76. Любые документы, которыми оформляется перевозка животных, являются разновидностями договора присоединения и неизменно обеспечивают перевозчику самые широкие оговорки об освобождении от ответственности, отбрасывая тем самым данный вид перевозок на столетие назад, в эпоху *negligence clauses* (оговорок о небрежности), когда «дело доходило до того, что капитан перевозил то, что он хочет, когда он хочет, куда он хочет и в таком состоянии, в каком ему будет удобно»⁹⁸.

77. Для того чтобы лучше пояснить условия, в которых осуществляются с юридической точки зрения эти перевозки, в приложении IV приводятся варианты обычных оговорок и положений об освобождении от ответственности, которые, согласно их авторам, должны служить глухой стеной на пути всякой постановки вопроса об ответственности морского перевозчика, перевозящего животных, стеной, непроницаемость которой подвергалась справедливой критике⁹⁹. В общем и целом обычно используемые документы можно разделить на три группы:

78. а) Коносаменты текущего пользования с дополнительным штампом, содержащим особые оговорки в отношении перевозки животных. Морской перевозчик, особенно когда он не является специалистом в этой области перевозок, может таким образом использовать свой обычный коносамент, когда ему приходится перевозить животных. Он добавляет к коносаменту освобождающую оговорку по своему выбору либо с помощью штампа, либо в виде машинописной приписки на лицевой стороне этого коносамента, обычно в графах „Number and Kind of Package-Description of Goods” («Количество и виды тары — Описание грузов») (см. варианты таких оговорок в приложении IV, раздел I).

79. б) Коносаменты текущего пользования с несколькими печатными оговорками, подлежащие применению в случаях, когда их необходимо использовать при перевозке живых животных. На этих типовых коносаментах среди положений, которые печатаются на обороте настолько мелким шрифтом, что их почти невозможно прочитать, часто поме-

щается одна или несколько печатных оговорок, относящихся к палубным грузам и живым животным. См. ряд вариантов таких оговорок, начиная от простых и кончая сложными, в приложении IV, раздел II.

80. с) Документы, прямо предназначенные для перевозки животных и поэтому имеющие особую форму¹⁰⁰. В рамках настоящего исследования целесообразно проводить подробный анализ (который выходил бы за рамки проблемы ответственности при таких перевозках) этих документов, которые иногда называются «коносаментами» („*Livestock Bill of Lading*”), а иногда это слово также опускается, для того чтобы указать, что эти документы не являются оборотными и что владельцы животных не имеют права на выдачу коносаментов.

81. Здесь мы находим, в сущности, целый ряд представленных в более или менее адекватной форме оговорок, которые приводятся в Приложении IV. В основном эти формулы представляют собой формулы коносаментов, применявшихся до Гаагских правил. Они специально составлены применительно к перевозке живых животных и содержат внушительный перечень оговорок о небрежности. Так, к классическим случаям освобождения от ответственности («актам божьим» и т. д.), которым придается максимально широкий смысл, прибавляются: полное освобождение от ответственности при утрате мореходных качеств и непригодности для перевозки любого судна или механизма, используемого для перевозки; дискреционное право капитана изменять маршрут, грузить животных на палубу, выбрасывать их за борт и избавляться от них в любой момент; обязанность выплачивать стоимость перевозки по числу погруженных животных, то есть платить даже за животных, умерших в пути или погибших вместе с судном, затонувшим в результате утраты мореходных качеств или нерадивости экипажа; особая привилегия в отношении этого груза. Другие оговорки касаются корма и питья для животных, фрахтовых сумм, выплачиваемых за излишек фуража, выгружаемого в пункте назначения, положения сопровождающего или сопровождающих или положения самого перевозчика, когда он соглашается взять на себя наблюдение за этим грузом (см. пункт 83 и далее). Когда в тексте этих документов данные вопросы не регулируются, к документам прилагаются выдержки из тарифов, в которых в зависимости от вида и количества животных указывается стоимость перевозки за голову животных, снабжение и запасы, которые должны обеспечить, соответственно, грузоотправитель и перевозчик, и иногда также стоимость проезда проводника или проводников или вознаграждение персоналу перевозчика, которому поручен уход за животными.

82. Для того чтобы дать более полное представление о практике, было сочтено, что проще приложить один из этих последних документов (приложение III) — „*Non-negotiable Contract for Conveyance of Live Stock*” («Не подлежащий передаче договор о перевозке скота») компании «Белфаст стимшип компани, лтд.», общие условия которого являются хорошим примером царящего в настоящее время

неравенства между участниками договора перевозки живых животных¹⁰¹.

V. ПРОВОДНИК

83. В принципе, если кто-нибудь (проводник, коных, *groom, attendant, drover, handler/carer* и т. п.) сопровождает животных¹⁰², владелец груза (грузоотправитель или грузополучатель) должен уплатить перевозчику стоимость проезда сопровождающего и расходы по его содержанию на борту судна. Сопровождающий или сопровождающие (в достаточном числе) обязаны следить за животными в интересах владельца груза и от его имени принимают на себя всю ответственность за этих животных. Иногда перевозка осуществляется без сопровождающих — либо потому, что перевозчик непосредственно берет на себя обязанности проводника, либо потому, что стороны отказываются от сопровождения по различным мотивам; например, перевозится безобидное отдельное животное (*pet*); перевозка длится непродолжительное время; в пути обеспечена помощь мандатариев; уход не имеет значения, когда животные предназначены к убою¹⁰³.

84. Правовое положение проводника, который является некто вроде *lona manus* владельца грузов в отношении имущества во время его перевозки, было более тщательно изучено в праве железнодорожных перевозок. В самом деле, обязанность грузоотправителя, по условиям статьи 4 МГК, сопровождать некоторые грузы или предметы, принимаемые к перевозке на определенных условиях¹⁰⁴, для железной дороги является одной из встречных обязанностей по отношению к обязанности перевозить согласно статье 5 МГК. Постоянно подтверждаемый принцип состоит в том, что проводник во всех случаях является представителем грузоотправителя и его служащим, но отнюдь не представителем или служащим железной дороги: за действия и упущения проводника отвечает грузоотправитель. При перевозке грузов без сопровождающего железной дороге теоретически ничто не мешает брать на себя функции проводника. Однако на практике она от этого воздерживается, для того чтобы не брать на себя такую ответственность при режиме, который уже является строгим по отношению к ней, а также по той причине, что она не располагает необходимым компетентным персоналом. В МГК 1970 года смягчена строгость обязанности сопровождать (пункт 1 *d* статьи 4, № 1, абзац 3) (см. пункт 38 выше), налагаемой предыдущими МГК, однако в ней сохранено обязательное упоминание «без проводника» в накладной, когда грузы могут перевозиться без сопровождающего и перевозятся без него. СМГС, в которой эти обязанности остаются строгими, не только предусматривает «льготное» основание для освобождения от ответственности железной дороги в случае, когда ущерб вызван тем обстоятельством, что проводник не приняв необходимых мер для охраны груза (статья 22, пункты 2 *f* и 7), но и налагает в статье 10 на владельца груза, назначающего проводника, ответственность за все убытки, которые железная дорога может понести по вине проводника.

85. Задачи проводника — указывает Нанасси-Вик¹⁰⁵ — заключаются прежде всего в том, чтобы обеспечить необходимый уход и наблюдение за животными во время перевозки (корм, питье, доение, предотвращение ранений и вреда, участие в ветеринарном контроле и т. д.) и следить за нормальным ходом разгрузки животных и их дальнейшей перевозкой со станции назначения. Он должен, в частности, вмешиваться в необходимый момент во время опасности, например, с тем чтобы помешать животному задохнуться в собственном недоуздке, обеспечить циркуляцию воздуха, плотное закрытие вагонов, предупредить пожары и т. д. ... Однако на нем никогда не лежит обязанность следить за тем, чтобы служащие железной дороги правильно выполняли свои задачи¹⁰⁶. Проводник обязан оставаться около своих животных, и железная дорога сможет сослаться на льготное основание освобождения от ответственности в связи с фактом сопровождения, предусмотренное Конвенцией, если в момент возникновения ущерба проводник находится в другом вагоне или при другом грузе, также находившемся в его ведении¹⁰⁷.

86. Один из интересных моментов проекта «Замечаний» МСЖД (см. пункты 6, 45) заключается в том, что в нем, наряду с обязанностями грузоотправителя и железной дороги, указываются обязанности проводника, дополняющие обязанности, уже налагаемые Конвенцией. Со своей стороны, «Руководство по животным» ИАТА предусматривает (раздел II, «Общие нормы приемки и обращения с животными», пункт 12 «Сопровождающие лица»), что проводникам по усмотрению воздушного перевозчика разрешается сопровождать животных при всех воздушных перевозках грузов и в грузовых отделениях при смешанных грузо-пассажирских перевозках. Кроме того, конкретные указания этого документа, касающиеся различных видов животных, должны служить руководством как для проводника, так и для перевозчика, принимающего такой груз (*подготовка к отправлению, указания по кормлению, общий уход и погрузка*).

87. В общей части Парижской конвенции содержатся положения о проводнике, применимые ко всем видам транспорта. В статье 10 этой Конвенции говорится, что в принципе животные должны перевозиться с сопровождающим, «для того чтобы при перевозке им был обеспечен необходимый уход¹⁰⁸, ... за исключением случаев, когда они представляются для перевозки в закрытой таре, когда перевозчик берет на себя обязанности проводника и когда грузоотправитель поручил какому-либо лицу ухаживать за животными в надлежащих пунктах останова». В отношении перевозок по водным путям в Конвенции далее объявляется (статья 29), что «число проводников должно быть достаточным с учетом количества перевозимых животных и продолжительности поездки».

88. На море «животные (особенно дикие животные) могут сопровождаться проводником или охранником, над которым перевозчик не имеет никакой власти»¹⁰⁹. Несмотря на это, капитан — служащий перевозчика остается хозяином на борту судна и

неуместное вмешательство проводника животных (как и владельца животных, который нередко их сопровождает), явившееся причиной ущерба, тем или иным путем исключает — как и во всех видах перевозки — ответственность перевозчика.

89. Опыт морских перевозок показывает, что в этом виде сообщений, в котором отсутствует действующее в железнодорожных сообщениях обязательство перевозить, отношения между проводником, животными и судном, как правило, являются нормальными. В сущности, выражаемые иногда опасения, по-видимому, чаще всего скорее преследуют цель увековечения весьма благоприятного режима, нежели отражают какую-то реальную напряженность договорных отношений, которая оправдала бы исключительный режим. На практике тарифы (или же специальные коносаменты) в нескольких кратких положениях регулируют случаи перевозки с проводником или непосредственного исполнения перевозчиком обязанности проводника, а также случаи перевозки самого проводника.

90. Что касается первых двух случаев, то в настоящее время применяется следующая формула:

«Грузоотправитель принимает меры по уходу за животными и т. д. Если животными занимается мясник или какой-либо член экипажа (с согласия Компании или капитана), то ему выплачивается вознаграждение, как показано выше. Вознаграждение взимается вместе с платой за перевозку». (Положение «Условий перевозки скота», «Тарифов южного и северного направлений Объединения "Вест-африкэн джойнт сервис"»).

91. Если взглянуть на эти две ситуации с юридической точки зрения, то в первой из них проводник является мандатарием владельца сопровождаемого груза. В качестве такового этот представитель зависит от представляемого лица, причем положение таково, как будто этот последний сам сопровождает животных. Смысл присутствия как одного, так и другого на борту судна заключается в предоставлении ими консультаций и уходе за животными; эти услуги ценны для капитана, задачи которого лежат скорее в области мореходной науки, чем в области зоологии. Если они ошибутся, то принцип подчиненности затронут не будет: вина грузоотправителя или его служащих освобождает перевозчика от ответственности во всех видах сообщений, причем ему нет нужды ссылаться на льготные основания освобождения от ответственности. В формуле, подготовленной Рабочей группой, перевозчик при наличии такой вины без труда сможет доказать, «что он и его служащие приняли все разумные требуемые меры, с тем чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий».

92. На первый взгляд, положение может показаться более сложным, с юридической точки зрения, когда в силу соглашения с грузоотправителем перевозчик принимает на себя обязанности проводника и передает их своему персоналу. Таким образом, он прямо или косвенно принимает на себя, помимо прав и обязанностей, принадлежащих ему в силу

договора перевозки, права и обязанности, вытекающие из отношений по договору поручения — регулируемых соответствующим национальным законодательством, — в силу которого он представляет лицо, являющееся его партнером по первому договору. Однако освобождающие оговорки, которые могут действовать в рамках договора перевозки, не распространяются *ipso facto* на отношения из договора поручения, при которых в любом случае недобросовестность мандатария или небрежность, которая может быть к ней приравнена, дает мандату независимое право на возмещение ущерба.

93. Однако в действительности осмотрительный перевозчик принимает поручение в отношении животных только при наличии точных инструкций грузоотправителя — мандата относительно этих животных, в которых, разумеется, будут содержаться меры, требуемые для того, чтобы избежать вредных последствий (если повторить формулировку, приводимую в пункте 91)¹¹⁰. В этой связи существует тенденция сравнивать живых животных с другим грузом, с которым они имеют сходство во многих отношениях, а именно с опасными грузами, грузы с ведома и согласия морского перевозчика (Гаагские правила, последняя фраза пункта 6 статьи 4); эта аналогия уже проводится в некоторых коносаментах (см., например, приложение IV, оговорка № 18). Точно так же, как и животные, поручаемые таким образом перевозчику, опасные грузы перевозятся без сопровождения, однако перевозчик, как правило, прежде чем принять эти грузы к погрузке на судно, требует от перевозчика точных инструкций относительно их характера и мер предосторожности, которые необходимо принимать. Разработав ценнейший Кодекс перевозки опасных грузов¹¹¹, ИМКО содействовала этой практике, которая закреплена также в других конвенциях¹¹². Эти соображения должны помочь развеять опасения, которые иногда возникают в отношении непосредственного принятия на себя перевозчиком обязанностей по наблюдению за живыми животными.

94. Наконец, перевозка самого проводника является побочным, но важным аспектом проблемы. Здесь также определенное решение дает право железнодорожных перевозок. Дополнительная конвенция (Берн, 20 февраля 1966 года) к Международной конвенции о железнодорожной перевозке пассажиров и багажа (МПК) от 25 февраля 1961 года прямо включает в понятие «пассажиры», которым по этой конвенции обеспечивается защита в случае ответственности железной дороги за смерть и ранение проводников грузов, перевозимых в соответствии с МПК (пункт 1b статьи 1). Что касается области воздушных перевозок, то Варшавская конвенция должна применяться к перевозке проводника, даже если считать, что он перевозится бесплатно (вторая фраза пункта 1 статьи 1)¹¹³.

95. Конвенция от 10 октября 1957 года о перевозке пассажиров морским путем должна применяться также к договору перевозки проводника (статья 1, пункт b), который не должен исключаться из понятия «пассажира» (пункт c)¹¹⁴. Вопрос о том, идет ли речь о платной или безвозмездной перевозке,

был поставлен еще в прошлом веке. Даже если в документе о бесплатном проезде, выдаваемом проводникам скота, содержится освобождение перевозчика от ответственности в отношении их личной неприкосновенности, перевозчик обязан относиться к ним как к пассажирам; договор перевозки животных и документ о бесплатном проезде должны рассматриваться в рамках единого договорного отношения, и таким образом конюха нельзя рассматривать в качестве бесплатного пассажира¹¹⁵.

96. На практике перевозчик часто заручается тем, чтобы грузоотправитель подписывал декларацию о гарантии ("Livestock Attendants Indemnity"). После подтверждения требуемой профессиональной компетентности проводника или проводников грузоотправитель обязуется перед перевозчиком и его служащими не только уплатить плату за проезд, но и обеспечить им:

«...гарантию в отношении всех претензий, вытекающих из смерти, ранения или болезни названных лиц, наблюдающих за скотом, или ущерба их имуществу, независимо от того, возникают ли они в результате Вашей небрежности (перевозчика) или Ваших служащих или агентов, или в результате дефектов судна или принадлежностей к нему, или по каким-либо иным причинам. В эту гарантию включается стоимость перевозки проводников, которым отказывается в разрешении сходить на берег в пункте назначения, и возвращения больных или получивших травмы проводников, а также больничные, медицинские, похоронные и юридические расходы».

VI. ПЕРЕВОЗКИ ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ В СМЕШАННОМ СООБЩЕНИИ

97. Лишь небольшая часть таких перевозок осуществляется на одном виде транспорта. Если морской или воздушный участки пути часто являются наиболее важными, то почти всегда — если в общей совокупности перевозок не учитывать периоды карантина — до или после этого участка имеют место перевозки, осуществляемые в других видах сообщения, при которых живые доставляются с места их разведения или в места использования.

98. Однако перевозка живых животных в смешанном сообщении весьма существенно отличается от классических комбинированных перевозок, которые в последнее время привлекают внимание унификаторов международного права. В самом деле, живые животные, будучи в этом отношении похожи на людей, являются единственным грузом, который почти немедленно проявляет внешние признаки реакции, когда ему наносится повреждение, что позволяет заметить и установить факт такого повреждения. Эта отличительная особенность позволяет преодолеть серьезные препятствия, встречаемые при комбинированной перевозке других грузов: установление места возникновения ущерба, то есть вида транспорта, на котором возник ущерб, и подлежащий применению закон. Отсюда можно поставить вопрос о том, не может ли перевозка живых животных в смешанном сообщении послужить полезным пробным

каменем для предпринимаемых в настоящее время усилий в более широкой области смешанных перевозок в целом. В рамках нынешних усилий это соображение могло бы подказать для данного конкретного случая решение, которое по крайней мере не помешало бы установлению фактического соответствия с режимами, действующими в других видах транспорта в отношении данного конкретного груза (см. главу III).

VII. ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Преюдициальное предложение

99. Вывод, который, по-видимому, можно сделать из предшествующего изложения и который содержит в себе предложение в некотором роде преюдициального характера, состоит в том, что следует положить конец такому положению, когда, в отличие от всех других видов сообщения, только в морских перевозках живые животные ставятся вне закона. Короче говоря, такое положение вредит интересам лиц, пользующихся услугами транспорта, чьи грузы в результате такого положения оказываются в зависимости от произвола партнера по договору, обезопасившего себя кабальными условиями договора присоединения. Сильно влияя на стоимость груза, перевозимого практически без охраны, она вредна в экономическом отношении для тех стран, в особенности развивающихся стран, для которых экспортная и импортная торговля животными представляет собой немаловажный элемент торгового баланса. Она вредит доброму имени индустрии морских перевозок, которую компрометируют незначительное меньшинство перевозчиков, и в особенности некая каста посредников, — эта паразитическая и обременительная прослойка. Она вредна также с точки зрения гуманности, особенно в свете Парижской конвенции, которая налагает на государства-участники конкретные обязанности.

100. Из ответов правительств на первую анкету ЮНСИТРАЛ, по-видимому, можно сделать вывод о наличии большинства, выступающего за то, чтобы включить живых животных в сферу применения Гаагских правил, за то, чтобы рассматривать их — как это правильно предложила Бразилия (см. пункт 74 и примечание 96) — «под углом ответственности перевозчика как такой же груз, что и все другие грузы». Некоторые правительства воздержались от ответа на данный вопрос, причем большинство из них, вероятно, по той причине, что их более непосредственно интересовал смежный вопрос в соответствующем тексте правил, а именно вопрос о палубных грузах. Что касается правительств, занявших отрицательную позицию¹¹⁶, то следует заметить, что для тех стран, которые сделали правила непосредственной частью своего национального законодательства, речь в действительности идет не о слепом исключении, которое немисливо даже предполагать (см. пункт 70), а о том, сохранять или не сохранять предоставляемую по этому закону морскому перевозчику возможность по договору снимать с себя ответственность за этот особый вид груза.

Дискуссия на третьей сессии Рабочей группы

101. В ходе дискуссии в Рабочей группе на ее третьей сессии¹¹⁷, по-видимому, выявилась значительная тенденция в пользу включения перевозок живых животных в Правила с подтверждением или без подтверждения возможности для перевозчика включать в договор освобождающую оговорку. Делегации, выступившие против этого принципа, в основном мотивировали свою позицию опасениями в отношении разногласий («трений») между перевозчиками и владельцами груза в связи с установлением причин потерь и повреждений и высказывались за разработку специальных правил для таких перевозок¹¹⁸.

102. Однако на этой третьей сессии Рабочая группа еще не сформулировала своего мнения по вопросу об ответственности морского перевозчика грузов в целом. Позднее же, на своей четвертой сессии, Рабочая группа составила набор текстов, которые существенно отличаются от положений, преобладавших до сих пор в этом общем вопросе, текстов, предназначавшихся более конкретно для замены пунктов 1 и 2 статьи 3 и пунктов 1 и 2 статьи 4 Гаагских правил. В целях внесения большей ясности здесь будет уместно воспроизвести пункт 1 этих текстов (далее «основной пункт»):

«1. Перевозчик отвечает за всякую утрату или повреждение перевозимых грузов, если обстоятельства, вызвавшие такую утрату или повреждение, имели место в то время, когда грузы находились под наблюдением согласно статье [], если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все разумные требуемые меры, с тем чтобы избежать их обстоятельств и их последствий».

Поэтому теперь проблема живых животных — особенно если считать, что ее решение зависит от установления места возникновения ущерба, то есть вопроса, являющегося предметом указанных выше опасений, — встает в новом свете. В сущности, этот вопрос об установлении места возникновения ущерба, если он в действительности существует, должен вставать в отношении любого товара при наличии режима ответственности за вину с переложением бремени доказывания, как он излагается в основном пункте.

103. Элементы настоящего исследования, как представляется, должны рассеять сомнения в отношении этого первого вывода, касающегося целесообразности включения перевозки живых животных в рамки пересмотренных Правил. Преюдициальное предложение состоит, таким образом, в том, чтобы опустить слова «живые животные» в пункте 1 статьи 1 Правил. Или, что еще лучше, следовало бы опустить в тексте, принятом Рабочей группой на ее третьей сессии¹¹⁹, слова, помещенные в скобках («за исключением животных»).

104. Это первое улучшение, вносимое таким образом в Гаагские правила, дает сторонам все преимущества, вытекающие из того факта, что данные перевозки включаются отныне в унифицирующую конвенцию, носящую в остальном императивный харак-

тер, в частности, в отношении вопросов, не связанных с ответственностью перевозчика и оставшихся до сих пор на усмотрение сторон, то есть ставившихся в зависимость от воли перевозчика в договоре присоединения (см. пункт 110).

105. На той же третьей сессии рядом делегаций, которые в целом выступали за включение животных в сферу действия Правил, были сделаны два других предложения. Польша предложила следующий текст¹²⁰:

«Животные, перевозимые на палубе или в трюмах, рассматриваются как «груз» в том смысле, в каком этот термин понимается в данной статье, если доказано, что ущерб или утрата вызваны исключительно непригодностью судна для плавания или неосторожностью перевозчика».

Однако в настоящее время это предложение, по-видимому, не согласуется с основным пунктом, который предназначен для замены, в частности, статей 3 и 4, косвенно затрагиваемых этим предложением. В свою очередь Франция предложила¹²¹ добавить к статье 1 с Правил (в которой упоминается, касающееся исключения животных, по-видимому, предлагалось опустить) следующий текст:

«Однако в отношении перевозки животных допускаются любые оговорки об ответственности и возмещении убытков, связанных с теми видами риска, которые присущи таким перевозкам» (см. пункт 108).

106. На той же третьей сессии другие делегации, выступавшие за такое включение, выразили мнение, что положений пункта 2 статьи 4 Правил достаточно для защиты перевозчиков от любых особых рисков, характерных для перевозки животных¹²². Формально такая позиция тоже может показаться излишней ввиду наличия основного пункта, который должен, в частности, заменить и цитировавшийся пункт 2¹²³. Что же касается существа, то это мнение сохраняет свою ценность в контексте основного пункта, который был принят именно потому, что Рабочая группа считала, что этот пункт обеспечит перевозчику достаточную защиту, если только тот докажет, что он и его служащие, учитывая особый риск, существовавший в данном конкретном случае, приняли все разумные требуемые от них меры, с тем чтобы избежать вредных обстоятельств и их последствий.

Альтернативные предложения

107. Второй вывод, сделанный после отклонения варианта с сохранением статус-кво, состоит в том, чтобы представить Рабочей группе три альтернативных предложения, рекомендуя в первую очередь третье из них. В основе первого предложения лежит прямое выражение воли сторон в договоре морской перевозки живых животных в отношении ответственности перевозчика посредством прямого указания на освобождение его от ответственности. Второе лежит в плоскости доказывания и исходит из законодательной презумпции отсутствия ответственности, основывающейся на опасности, присущей перевозкам такого рода. Наконец третье предложение учитывает тот положительный факт, что подробные

дискусии в рамках Рабочей группы привели к пересмотру соотношения между перевозчиком и грузоотправителем, что нашло отражение в указанном выше основном пункте, сфера охвата которого является очень широкой, а порядок, который он устанавливает, полностью применим к перевозке живых животных точно так же, как и к любому другому грузу.

Предложение I

108. Первое предложение состоит в том, чтобы отменить исключение животных (преюдициальное предложение — см. пункт 103), а затем добавить в пункте 8 статьи 3 Правил (или к соответствующему положению пересмотренных Правил) следующий новый абзац:

«Однако в отношении перевозки животных в договоре перевозки допускаются любые соглашения, условия и постановления об ответственности перевозчика и о гарантиях возмещения ущерба, связанного с теми видами риска, которые присущи таким перевозкам».

109. Существо этого предложения состоит в том, что перевозки животных включаются в пересмотренные Правила, но, учитывая риск, связанный с такими перевозками, сторонам разрешается включать в договор условия, имеющие своим объектом ответственность, возникающую для перевозчика, и возмещение ущерба, которое может потребоваться. Первоначальное предложение Франции (см. пункт 105) построено на статье 30 (палубные грузы и животные) французского закона от 18 июня 1955 года¹²⁴. Было указано (см. пункт 70) на причины, по которым такое исключение, которое сделано в отношении животных в международной конвенции, невозможно в непосредственном контексте национального законодательства. Что касается места, куда должен быть вставлен предлагаемый текст, то было сочтено логичным последовать примеру французского закона, упомянутая статья 30 которого следует за положением, равнозначным пункту 8 статьи 3 Правил (недействительность оговорок, противоречащих императивным нормам Конвенции). Формулировка этого текста основывается частично на формулировке пункта 8 статьи 3 Правил.

110. Таким образом, это предложение обеспечивает сторонам общие преимущества конвенции императивного характера (в частности, в отношении определений, сферы применения, юрисдикции, арбитража, ограничения имеющейся у капитана возможности вносить ограничительные оговорки в коносаменты и т. д.). Однако оно по-прежнему оставляет перевозчику свободу вносить в коносамент условия, касающиеся его ответственности и возмещения ущерба (освобождающие оговорки, ограничение суммы возмещаемого ущерба). Как и предложение Франции, это предложение правильно ограничивает общую сферу применения упоминавшейся статьи 30 французского закона и аналогичных положений других законов: такая ответственность и такое возмещение ущерба должны происходить именно из рисков, характерных для таких перевозок.

111. Это предложение имеет также то преимуще-

ство, что его довольно легко осуществить. Так, для ряда государств (см. пункт 71), которые уже знакомы с такой системой, изменения будут практически равны нулю. В других государствах (см. пункт 69), где право морских перевозок практически скопировано с Правил, поправки к закону будут необходимы, однако они будут не столь значительны, так как остается возможность договорного освобождения от ответственности. Вместе с тем именно в связи с последним замечанием, хотя предложение I и представляет собой несомненный прогресс по сравнению с существующим положением, довод о легкости осуществления утрачивает свою силу, особенно в глазах других государств, которые, будучи непосредственно заинтересованы в перевозках животных, ожидают в этом вопросе более глубоких изменений в соответствии с курсом на общую реформу, принятым ЮНСИТРАЛ.

112. По этому предложению следует сделать еще следующие замечания:

1) Выражение «живые животные» двусмысленно (см. пункт 11—18).

2) Выражение «виды риска, присущие перевозке животных», также является двусмысленным; не более конкретно и определение рисков, о которых идет речь. Тем, кто хотел бы понимать под ними риски, вытекающие из того обстоятельства, что товар может погибнуть из-за его естественного недостатка или какой-либо другой особенности, следует напомнить о компромиссе, в результате которого Рабочая группа на своей четвертой сессии постановила¹²⁵ отменить «каталог оснований освобождения от ответственности», содержащийся в пункте 2 статьи 4 Гаагских правил. Было бы нежелательно, чтобы введение формулировки, содержащейся в предложении I, рассматривалось как отказ от этого компромисса в результате фактического возрождения исключения в связи с естественным или скрытым недостатком или особым характером груза, которое фигурировало в опущенном пункте 2.

3) Это предложение не содержит никаких указаний о режиме доказывания ни в отношении приписывания ущерба рискам, присущим таким перевозкам, ни в отношении обратного.

4) Ссылка на оговорки, которые стороны могут предусматривать, оставляет в неприкосновенности широкую распространенность таких оговорок (см. приложение IV), порождающую судебные процессы, а также неопределенность в отношении коллизии законов, так как это предложение не содержит никаких существенных ограничений в отношении содержания этих оговорок (умысел или серьезная ошибка перевозчика и его служащих, непригодность судна к плаванию)¹²⁶, которое определяется законом страны, подлежащим применению по мнению суда, рассматривающего дело.

5) Возможно возникновение трудностей для государств — участников Парижской конвенции, так как предложение I прямо указывает на живых

животных и поэтому должно стать частью много-стороннего соглашения, содержащего постановления о международных перевозках живых животных, заключенных с государствами, не участвующими в названной Конвенции (см. рекомендацию, упомянутую в пункте 5), то есть должно стать частью будущих пересмотренных Гаагских правил.

Предложение II

113. Второе предложение состоит в том, чтобы попытаться привести режим морских перевозок живых животных в соответствие с режимом таких же перевозок, зафиксированных в железнодорожной и автомобильной конвенциях, а также в проекте речной конвенции. Решение такого рода предусматривается в докладе Генерального секретаря¹²⁷. Предложение II состоит в том, чтобы включить живых животных в Правило (см. преюдициальное предложение, пункт 103) и добавить к текстам об ответственности перевозчика, разработанным Рабочей группой на ее четвертой сессии, статью 2-бис¹²⁸.

«Что касается живых животных, то перевозчик освобождается от ответственности, когда утрата или повреждение являются результатом особого риска, присущего перевозке таких животных. Когда перевозчик доказывает, что утрата или повреждение могли по фактическим обстоятельствам являться следствием этого риска, действует презумпция, что утрата или повреждение являются его следствием, если только не будет доказано, что, напротив, этот риск не был их полной или частичной причиной. Кроме того, перевозчик должен представить доказательства того, что все меры, которые он должен был принять в нормальных условиях с учетом обстоятельств, были приняты и что он выполнял специальные инструкции, которые могли быть ему даны».

114. За образец здесь взята не МГК, а скорее КДПГ. Действительно, КДПГ не предусматривает ни обязанности перевозчика перевезти груз, ни обязанности грузоотправителя назначить проводника, приближаясь, таким образом, к практике морских перевозок. За исключением модификаций редакционного характера, две первые фразы повторяют пункт 4 f статьи 17 и пункт 4 статьи 18 КДПГ (см. пункты 48—50). Третьей фразой вводится дополнительная защита, обеспечиваемая пунктом 5 статьи 18 КДПГ (см. пункт 51), и подтверждается принцип «специальных инструкций», которые могут даваться либо проводником, либо грузоотправителем [например, как это делается в отношении опасных грузов (см. примечание 75) или в справочнике, составленном по примеру ИАТА или МСЖД (см. пункт 121)].

115. Преимущество предложения II по сравнению с существующим режимом и предложением I, основывающимся на субъективном элементе включения оговорки в договор присоединения между сторонами, одна из которых является в экономическом отношении более сильной, заключается, во-первых, в том, что оно основывается на объективном факте — перевозке животных, признаваемой источником особого риска, который презюмируется в качестве причины возникновения ущерба. В основе его лежит

чистая презумпция, так как владелец груза может со своей стороны доказывать, что животное не имеет отношения к возникновению ущерба и что этот ущерб полностью является следствием вины перевозчика или что вина перевозчика частично способствовала возникновению ущерба. Кроме того, сходство с решением, получившим благоприятное практическое подтверждение в конвенциях, регулирующих два других вида сообщения, к которым скоро присоединится третье, может облегчить принятие этого предложения государствами, уже являющимися участниками этих конвенций. Помимо этого, увязка с другими видами сообщений в этой области, которую позволило бы обеспечить предложение II, была бы особенно полезной ввиду того, что большая часть перевозок животных осуществляется в смешанном сообщении (см. пункт 97). Наконец, в области доказывания оно дает возможность принять конкретные и простые правила, испытанные в практике железнодорожных (см. приложение I) и автомобильных перевозок.

116. Вместе с тем предложение II может вызвать следующие возражения:

1) В отношении двусмысленности выражения «живые животные» (см. пункт 112 (1)).

2) В отношении двусмысленности «особого риска» [см. пункт 112 (2)]. Однако соотношение между ущербом и этим риском не такое, как в предложении I, что объясняется заимствованным из МГК и КДПГ определяющим указанием на то, что существует особый риск, присущий таким перевозкам.

3) Можно утверждать, что эта «льготная» освобождающая оговорка (следующая образцу формулы железнодорожных перевозок) закрепляет благоприятный для перевозчика режим в области доказывания и вслед за случаем пожара может пробить новую брешь в компромиссе, который позволил отменить «каталог оснований для освобождения от ответственности».

4) О возможном противоречии с Парижской конвенцией см. пункт 112 (5).

Предложение III

117. Третье предложение тоже исходит из включения живых животных в рамки пересмотренных Правил (преюдициальное предложение, см. пункт 103). Характерной особенностью его является то, что оно согласовывается с новой ситуацией, создаваемой положениями об ответственности, разработанными Рабочей группой на ее четвертой сессии¹²⁹. Прежде, по условиям статьи 3 и 4 Правил диапазон возможных решений был гораздо шире. Однако же соотношение, установленное, в частности, в основном пункте благодаря введению, во-первых, общего правила, устанавливающего принцип ответственности за вину, и, во-вторых, единого правила о бремени доказывания, носящего столь же общий характер, позволило добиться значительного упрощения. Новый механизм пригоден для всех грузов (в этом заключалась его цель), и нет оснований для того, чтобы исключать из него живых животных. А если они вклю-

чены в него, то ничто не мешает распространить на них основной принцип "гесертиш", закрепленный в первом правиле; то же относится и ко второму правилу, которое в действительности характеризуется «замечательной простотой и ясностью по сравнению со сложными и двусмысленными положениями Брюссельской конвенции»..., в результате чего «...нежелательно оставлять перечень, содержащийся в каталоге оснований для освобождения от ответственности»¹³⁰; тем более нежелательно сохранять ненормальное положение в области перевозок живых животных. Перевозчик, таким образом, не сможет больше прикрываться исключением — от него теперь будет требоваться представление доказательств, а трудность этой задачи будет, очевидно, зависеть от конкретных условий возникновения ущерба. Существующая в настоящее время заранее установленная безнаказанность сменится общим режимом в отношении всех грузов. В случае вины грузоотправителя (например, неисправная тара, ошибочные инструкции, неполная санитарная документация) или проводника (например, некомпетентность, несоблюдение инструкций) или наличия обстоятельств, связанных с грузом (например, смерть животного от болезни, несмотря на все заботы, ранение от джарания, несмотря на то, что лошади были раскованы), в отношении которых приняты разумные меры оказались бессильными, перевозчик без особого труда представит доказательства, освобождающие его от ответственности; при новом режиме он уже не может, как прежде, быть гарантом этого груза и последствий его живой природы. Основной пункт отвечает требованиям, которые выдвигал в отношении животных еще Хатчинсон: "... the carrier is relieved from responsibility if he can show that he has provided all suitable means of transportation, and exercised that degree of care which the nature of the property requires" («... перевозчик освобождается от ответственности, если он может доказать, что он обеспечил все подходящие средства перевозки и проявил такой уровень заботливости, которого требует характер имущества»)¹³¹.

118. Предложение III состоит, таким образом, в том, что оно сводится к одному лишь преюдициальному предложению, то есть к следующему: вычеркнуть в статье 1 с Правил слова «живые животные» или же вычеркнуть слова, заключенные в квадратные скобки в тексте, принятом Рабочей группой на ее третьей сессии для определения «грузов»¹³². Согласно этому предложению, урегулирование ответственности перевозчика живых животных должно осуществляться согласно основным положениям об ответственности перевозчика на тех же основаниях, что и для всех других грузов. Как это показывает процитированное выражение Хатчинсона, такое решение полностью соответствует общим принципам. В нем нет ничего необычного, так как точно такое же положение существует в Варшавской конвенции, в которой почти буквально излагаются те же правила об ответственности¹³³, и нигде не идет речь о том, чтобы изъять из-под действия этих принципов какой-либо груз, например, живых животных¹³⁴.

119. Это предложение дает много преимуществ. Во-первых, совершенно очевидно, что, не навязывая

никакой конкретной регламентации, оно имеет преимущество простоты и четкости. Далее, оно, естественно, не поддается критике, которой подвергаются другие решения, когда приходится использовать двусмысленные выражения (как, например, «живые животные», «особые риски» при перевозке животных), которые могут вступать в противоречие с другими конвенциями (например, Парижской конвенцией) или чреваты возникновением коллизии законов и особенно возникновением всевозможных оговорок, закрепляющих привилегированное положение. Коротко говоря, в отличие от всех других, это предложение согласуется с проводимым ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ курсом на установление справедливых взаимоотношений между перевозчиком и грузоотправителем.

120. Предложение III носило бы несколько упрощенческий характер, если бы оно ограничивалось лишь применением общего режима в отношении всех других грузов и к данным перевозкам, особенности которых могут вновь проявиться в плане «разумно требуемых мер, с тем чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий» и связанных с этим доказательств. Это предложение должно дополняться рекомендацией, важность которой представляется значительной.

121. Что касается этих «мер», то естественно обращение к опыту воздушных перевозок, сложившемуся непосредственно на практической основе тех действий по уходу за животными, которые должны предпринимать все заинтересованные лица с целью повысить вероятность того, чтобы животные прибыли в пункт назначения целыми и невредимыми; полезными в этом отношении являются «Руководство» ИАТА (см. пункты 7, 35) и «Замечания» МСЖД (см. пункты 6, 45). Для того чтобы определить упомянутые меры и облегчить доказывание, следовало бы предоставить в распоряжение всех участвующих в морской перевозке животных нечто вроде справочника — простого в пользовании и широко распространенного, — в котором содержались бы как можно более подробные, верные в научном отношении и основанные на опыте указания относительно правильного выполнения таких перевозок. В свете прецедентов ИАТА и МСЖД наиболее квалифицированной и наиболее авторитетной организацией для успешного проведения такой работы, по-видимому, является ИМКО, о чем свидетельствует высокое качество действующего в смежной области Международного морского кодекса перевозки опасных грузов¹³⁵, разработка которого была поручена ИМКО в 1960 году Международной конференцией по вопросу об охране человеческой жизни на море. Такова задача, которую следовало бы рекомендовать осуществить ИМКО с учетом упомянутых прецедентов и в сотрудничестве со всеми заинтересованными организациями.

122. Упоминание об опасных грузах ведет в смежную область грузов, «чреватых риском», каковыми являются живые животные. Возможны случаи, когда находящиеся на борту животные, как и опасные грузы, создают угрозу для судна и перевозимого имущества; некоторые коносаменты (см. приложение IV, оговорка № 18) предусматривают решение,

сходное с решением, содержащимся во второй фразе пункта 6 статьи 4 Правил, в отношении опасных грузов, грузимых на судно с ведома и согласия перевозчика. Без сомнения, в случае возникновения такой опасности принципы основного пункта могут быть достаточными. Однако можно было бы подумать и о том, чтобы пойти навстречу интересам перевозчика и ввести после указанного выше пункта 6 новый пункт 7, взяв за основу одновременно пункт 1 статьи 7 проекта конвенции КПП, вторую фразу пункта 6 статьи 4 Правил и основной пункт:

«Грузоотправитель, передающий перевозчику живых животных, должен до приемки их перевозчиком точно указать ему на характер опасности, которую они могут представлять, и при необходимости сообщить ему, какие меры предосторожности следует принимать¹³⁶. Если эти животные создадут опасность для судна и груза, то в любой момент до разгрузки они могут быть выгружены в любом месте, обезврежены или умерщвлены без возникновения ответственности для перевозчика, если только не имеет место обычная авария, при условии, что перевозчик докажет, что им были безрезультатно приняты все меры, которые могли на разумном основании требоваться в данном случае».

Конец последней фразы должен сделать этот текст совместимым с предписаниями Парижской конвенции.

123. В связи с настоящими предложениями следует напомнить о предложении Австралии, содержащемся в ее исследовании в ответ на первый Вопросник ЮНСИТРАЛ, о том, чтобы в вопросе об ограничении ответственности в расчете на голову скота в случае утраты или повреждения груза при перевозке живых животных основываться на решении, принятом в General Conditions of the Australian Railways («Общие условия австралийских железных дорог»)¹³⁷. Действительно, в некоторых странах (см. пункт 44) железная дорога может ограничивать компенсацию размерами фиксированных сумм за голову скота согласно шкале, составленной для различных групп животных (столько-то за каждую лошадь; столько-то за каждую голову крупного рогатого скота, осла, мула, верблюда; столько-то за овцу, свинью, собаку или любое другое мелкое четвероногое и т. д.). Возможно, это решение можно считать более удовлетворительным, чем решения, принятые в Правилах и в Брюссельском протоколе 1968 года, или различные предложения, сделанные на пятой сессии Рабочей группы в связи с ограничениями на единицу груза¹³⁸, так как оно соответствовало бы определенной существующей практике, обеспечивало бы удобную основу для страхования и позволяло бы избежать объявления ценности почти при каждой операции в ходе погрузки, сам принцип которого подвергался обсуждению на той же пятой сессии.

124. Остается последний момент, касающийся лица, тесно связанного с нормальным ходом значительной части перевозок животных, а именно проводника. Учитывая споры в отношении правового статуса

проводника и в отношении юридической квалификации его присутствия на борту судна (см. пункт 95), а также учитывая кабальную практику гарантийных писем, выдаваемых в отношении него перевозчику (см. пункт 96), возможно, было бы справедливо, после определения ответственности перевозчика в отношении животных, точнее определить его ответственность в отношении человека, сопровождающего этих животных. Центральное место в данном вопросе занимает Конвенция о договоре перевозки пассажиров морским путем, которая в настоящее время пересматривается ИМКО. Понятия «договор перевозки» и «пассажир» (Брюссельская конвенция от 10 октября 1957 года, пункты b и c статьи 1) следует модифицировать таким образом, чтобы они распространялись на договор, на основании которого перевозится проводник, сопровождающий груз живых животных, как это сделано в пункте 1 b статьи 1 Бернской конвенции от 26 февраля 1966 года, дополняющей Международную конвенцию о железнодорожной перевозке пассажиров и багажа (МПК) от 25 февраля 1961 года.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Заявление Председателя Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по морским перевозкам д-ра Н. Сингха в связи с представлением Доклада о международном законодательстве в области морских перевозок, India News (Perm. Mission of India to the U. N.), p. 7.
- ² На 1 июня 1973 года эта Конвенция была ратифицирована Данией, Исландией, Люксембургом, Норвегией, Швейцарией и Швецией; она была подписана (и находится в стадии ратификации) Австрией, Ирландией, Италией и Соединенным Королевством.
- ³ Выражение «Гаагские правила» в настоящее время употребляется Рабочей группой для обозначения Брюссельской конвенции от 25 августа 1924 года по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Вероятности того, что их можно будет ввиду этого спутать с «Гаагскими правилами 1921 года», опасаться не следует, так как живые животные одним и тем же положением исключаются из определения «грузов» и в Конвенции 1924 года, и в Правилах 1921 года.
- ⁴ См. новый текст об ответственности морского перевозчика, разработанный Редакционной группой Рабочей группы (четвертая сессия), пункт 1, документ А/СМ.9/74, пункт 28 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 1).
- ⁵ Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМП) любезно отыскало в своей картотеке резюме решений, вынесенных в области железнодорожных перевозок в рамках МГК, предметом которых были животные и которые представляют интерес; с начала века их число едва превышает дюжину (см. приложение I). В области автомобильных перевозок, где действует КДПГ, принята относительно недавно судебная практика, заслуживающая упоминания, по-видимому, еще не сложилась.
- ⁶ В преамбуле проекта «замечаний» МСЖД указывается, что, поскольку в «международных перевозках железные дороги выполняют значительную часть перевозок живых животных... (они) должны стремиться охранять перевозимых животных и оберегать их от страданий, применяя единообразные директивы, соблюдающие положения международных конвенций и внутренние нормы права различных стран».
- ⁷ «Настоящее руководство предназначается для использования авиалинейными участниками и грузоотправителями, занимающимися воздушными перевозками животных. Оно охватывает тот аспект, который должен учитываться для обеспечения того, чтобы животные перевозились без вреда для них самих и для обслуживающего персонала» (IATA, Live Animals, 3rd ed., p. 6). 3-е издание этого руководства вступило в силу с 1 июня 1973 года. IATA намеревается постепенно превратить эти предпи-

- сания из практических рекомендаций в резолюции обязательного характера; пока же она предпринимает шаги с целью добиться официального признания этого руководства правительствами. Две выдержки из этого руководства в порядке иллюстрации приводятся в приложении II.
- ⁹ Например, Апелляционный суд Парижа, 12 февраля 1964 года, "Dr. mar. fr.", 1965, p. 151.
- ¹⁰ «Слово «животное» в его обычном понимании включает в себя все неразумные существа» (*Commonwealth v. Turner*, 14 N. E. 130, 145 Mass. 296). «В юридическом языке слово «животное» включает в себя все живые, но не наделенные разумом существа, исключая, таким образом, человека» (*Novissimo Digesto Italiano, vol. Animal, para. 1*).
- ¹¹ По латыни "animal" значит быть живым, одушевленным (от "anima" — «дыхание», «жизнь»).
- ¹² «При нынешнем состоянии науки нельзя дать определение, которое в нескольких словах проводило бы различие между животным и растением, и можно даже сомневаться в том, следует ли проводить такое различие для наиболее элементарных органических форм» (*A. Lalande, Vocabulaire technique et critique la Philosophie, 5e éd., Paris*).
- ¹³ *3 Corpus Juris Secundum, vol. "Animals", para. 1, и цит. решения.*
- ¹⁴ Пункты 12–16, I. *De rer. div. 2.1* и в D. II, 1–6; *de acquir. rer. dom.*, 41, 1.3, пункты 14–16, *de acquir. vel amit. poss.*, 41, 2.
- ¹⁵ *Carver (by Colinvaux), Carriage by Sea, 11th ed., 1963, para. 15* («вред, протекший из их собственных недостатков или робости»).
- ¹⁶ *A. W. Knauth, The American Law of Ocean-Bills of Lading, 3e éd., 1947, p. 194.*
- ¹⁷ За исключением Парижской конвенции, в которой не было сочтено необходимым уточнить, что животные, к которым она относится, — это живые животные, поскольку в ее названии имеется слово «защита» (Пояснительный доклад, Страсбург, 1969 год, «Название», стр. 8).
- ¹⁸ Именно в качестве реакции на пагубные последствия такого подхода РСРКА начала кампанию СЕЛФА ("Stop the Export of Live Food Animals" — «Прекратить экспорт живых животных для продовольствия»). В одном из докладов (заседание 17 октября 1972 года, стр. 2) РСРКА указывает, что перевозка животных, предназначенных на убой, осуществляется в таких условиях, «которые требуют разум и пробуждают совесть любого человека», и делает вывод, что «следует поощрять и развивать экспортную торговлю мясными тушами до тех пор, пока экспорт живых животных для продовольствия не будет полностью ликвидирован». В Пояснительном докладе к Парижской конвенции (стр. 7, пункт 1) признается, что такое решение было бы идеальным с точки зрения защиты животных. Такое положение вещей стало возможным отчасти в результате того, что такие перевозки осуществляются под знаком полной безответственности.
- ¹⁹ *Amer. & English Encyclopedia of Law, vol. II, ed. 1887, v° Bill of Lading, p. 237; Willes J. dans Blower v. Great Western R. L. R. 7 C. P. 655.* См. также в воздушном праве дискуссии относительно пункта 2 статьи 23 Варшавской конвенции с поправками, внесенными в Гааге.
- ²⁰ На Гаагской конференции в 1921 году предлагалось также упомянуть в статье 1 с Правил 1921 года скоропортящиеся грузы в силу особой опасности, связанной с их перевозкой. Это предложение было отклонено лишь потому, что Комитет решил, что этот случай будет предусматриваться положениями статьи V (статья 6 Брюссельской конвенции 1924 года) (*Intern. Law Association, Report on 30th Conference, vol. II, Proceedings of the Maritime Law Committee on the Hague Rules 1921, p. 79*).
- ²¹ *Hutchinson, The Law of Carriers, 6d. 1906, sec. 336, p. 343.*
- ²² В деле *Kansas etc. R. Co. v. Reynolds, 8 Kan. 623* судьи отметили, что «самопроизвольное движение животных вносит в перевозку элемент опасности, страхованию от которой от перевозчика не требуют ни разум, ни закон...».
- ²³ *Amer. & English Encyclopedia of Law, vol. III, 6d. 1887, v° Carriers of Live Stock, p. 8,* и приведенные случаи «вред, протекшего из естественных свойств животных», все виды ущерба, тем или иным путем вызываемые подвижностью животных.
- ²⁴ Хатчинсон (*Hutchinson, cit., sec. 35*) подчеркивает разницу между такой перевозкой и перевозкой обычных грузов.
- ²⁵ *G. Ripert, Droit maritime, Paris, 1952, II p. 686, примечание 1.*
- ²⁶ *T. Marseille, 9 novembre 1948, Revue Scapel, 1948, 43.*
- ²⁷ *F. Sauvage, Manuel pratique du transport de marchandises par mer, Paris, 1955, p. 36.* В отношении немеждународных перевозок французский закон 1966 года не исключает из своей сферы живых животных, а позволяет морскому перевозчику по договору снимать с себя ответственность за этих животных. В том же смысле высказывается *S. Calero, El contrato de transporte marítimo de mercancías, Roma-Madrid, 1957, p. 33, и примечание 46.*
- ²⁸ Домашние однокопытные и домашние животные, относимые к крупному рогатому скоту, овцам, козам и свиньям; домашние птицы и кролики; другие млекопитающие и птицы; колотворные животные (статья 3).
- ²⁹ «Пояснительный доклад», стр. 7, пункт 3.
- ³⁰ Там же, стр. 7, пункт 2.
- ³¹ Например, в английском "Charge Scheme" («Планы оплаты»), где устанавливаются максимальные суммы для лошадей, крупного рогатого скота, свиней, овец, ослов, мулов, собак, оленей, коз, домашней птицы и других летающих животных, кроликов и мелких четвероногих. То же самое предусматривается в "General Conditions for the Carriage of Livestock" («Общих условиях перевозки скота») компании «Острелиэн коммензэлс рэйлуэйз» (лошади, скот, мулы, верблюды, олсы, овцы, свиньи, собаки или другие мелкие животные) и в Восточной Африке, например, в Кении в "East African Railways and Harbour Act" («Восточноафриканский закон о железных дорогах и гаванях») (статья 31 — лошади, мулы, рогатый и безрогий скот, олсы, овцы, козы, собаки и все другие мелкие животные).
- ³² Например, в условии 8 "Uniform North Atlantic Bill of Lading Clauses 1973" («Единые условия коносамента для Северной Атлантики» 1937 года) (Knauth, *op. cit.*, 1st ed. 1937, p. 80 — типовой коносамент, все еще широко распространенный, например, среди итальянских судовладельцев) говорится отдельно о "live animals, birds and fish" («живых животных, птиц и рыбы»), тогда как в их измененном варианте, содержащемся в "Warshiplading Form 1942" («Форма отправки грузов на военных судах» 1942 года) (Knauth, *op. cit.*, 3rd ed., p. 95), к ним добавляются «пресмыкающиеся». Условие 8 коносамента компании «Холланд-Американ лайн» касается "Live animals including reptiles and crustacea..." («живых животных, включая пресмыкающихся и ракообразных...»). В пункте 11 коносамента компаний «Холланд-Уэст Африка лайн» и «Холланд-Африка лайн» и в пункте 9 коносамента компании «Острелиа Уэст Пасифик лайн» говорится о "Deck cargo, live stock and plants" («палубном грузе, животных и растениях»); такая же формулировка содержится в пункте 9 "Conline Bill 1950-1952" и коносамента испанской компании «Навьера эком».
- ³³ *S. Royer, Le transport sous connaissement en droit néerlandais, dans Le transport maritime sous connaissement à l'heure du marché commun, Paris, 1966, p. 97.*
- ³⁴ Следует благодарить компетентные службы ФАО за их советы и за любезное предложение предоставить сведения, которыми они располагают.
- ³⁵ Доклад, упоминавшийся в примечании 17 — пункт 11, примечание 13.
- ³⁶ Доклад, приложение «А», стр. 3.
- ³⁷ За предоставленные сведения необходимо также благодарить правительство Австралии, ЭКАДВ и ЭКА.
- ³⁸ См. исследование д-ра К. О. Илори, сотрудника Объединенного сельскохозяйственного отдела ЭКА и ФАО "Economics of Livestock Transport in West African Sub-Region" («Экономика перевозки скота в восточноафриканском субрегионе») (Addis Ababa, August 1970). Объем этой перевозки должен значительно

- возрасти в предстоящем десятилетии по мере расширения внутриконтинентальной железнодорожной и особенно автодорожной сети, облегчающего, в числе других факторов, доступ к морскому побережью для стран, не имеющих выхода к морю.
- ⁸⁸ В ветеринарном свидетельстве о происхождении и состоянии здоровья животных обычно указывается: количество, вид, порода, пол, возраст животных; страна происхождения и страна назначения; имя и адрес владельца и грузополучателя; вид и средство транспорта; дата медицинского обследования. В нем удостоверяется: что животные находились в течение определенного периода в месте происхождения; что некоторое число дней во время этого периода они находились под специальным наблюдением и были признаны здоровыми; что не имеют наружных паразитов и пригодны к перевозке; что животные не болеют заразными болезнями и что таких болезней нет в месте происхождения, транзита и погрузки; что средства транспорта регулярно подвергались уборке и дезинфекции.
- ⁸⁹ Часто перед погрузкой необходимо соблюдать период карантина либо по той причине, что животное в данный момент прибыло из другой страны и что в связи с этим карантин налагается по его прибытии и, следовательно, до его отправления по дальнейшему маршруту, либо в силу того, что страна назначения, опасаясь занесения на ее территорию бактерий, несущих эпидемическую болезнь, требует карантина до отправки в ее порты, возможно, с вмешательством ее официальных представителей на месте. Для компаний, участвующих в объединении *West African Joint Service*, «помимо ветеринарного свидетельства, удостоверяющего, что животные пригодны для перевозки, перед их приемкой необходимо также представление удостоверения о прохождении карантина». Аналогичным образом, согласно *Far Eastern Freight Conference*, «большинство стран, в которые направляется груз животных, как правило, настаивают на получении до отправки груза свидетельства о здоровье животных, подписанного правительственным ветеринарным сотрудником в стране происхождения, и, как правило, прежде чем разрешается отправка груза, страна назначения передает стране происхождения таможенное свидетельство».
- ⁹⁰ Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 14 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III, 1971 год, часть вторая, IV).
- ⁹¹ Там же, текст предложенный в порядке пересмотра статьи 1 e — преамбула к подпункту II.
- ⁹² Там же, текст, предложенный в порядке пересмотра статьи 1 e — подпункт II, c.
- ⁹³ Там же, пункт 15 c, v. См. также пункт 17.
- ⁹⁴ ТД/В/С.4/ISL/6/Rev.1, пункты 187—188 и примечание 146.
- ⁹⁵ O. Riese, *Die internationale Luftprivatrechtsskonferenz in Haag, Zeitschrift f. Luftrecht*, 1955, p. 28.
- ⁹⁶ Испанский текст повторяет французский текст: «perdida o dano resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas».
- ⁹⁷ Riese, *op. cit.*, p. 29.
- ⁹⁸ Австралия правильно подчеркнула, что «Эта Конвенция (исправленная Гаагским протоколом и дополненная Гвадалхарской конвенцией 1961 года) не преследует цели рассматривать живых животных как отличающихся чем-либо от других товаров» (*Study on Deck Cargo, Live Animals and Trans-shipment*, A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1, vol. II, p. 46).
- ⁹⁹ Другой пример: «Live Animals in Wood Case. Carrier is not responsible for death of animal due to natural causes». («Живые животные в деревянных клетках. Перевозчик не отвечает за смерть животного, вызванную естественными причинами».)
- ¹⁰⁰ Riese, *op. et loc. cit.*
- ¹⁰¹ Так, в книге *Mc Nair, The Law of the Air* (London, 1964) «эта фраза имеет широко признанное значение в случаях перевозки морским путем» (см. *Scrutton on Charterparties*, 17th ed., p. 201; *Carrier, Carriage by Sea*, 11th ed., para. 15, p. 15) и по сути (*Humbury's Laws*, 3rd ed. vol. 4, p. 145), а также в страховых полисах (см. *Arnould on Marine Insurance*, 15th ed., para. 762, p. 717), и здесь нет необходимости рассматривать ее подробнее. Короче можно сказать, что утрата или повреждение должны были быть результатом какого-то естественного свойства или дефекта соответствующей единицы груза, которые в свете имевших место событий лишили его способности выдерживать обычные происшествий во время перевозки, которые были учтены сторонами в соответствующем договоре».
- ¹⁰² Доклад Генерального секретаря об ответственности морского перевозчика в отношении документа A/CN.9/63/Add. 1, пункт 67, стр. 43 и сноска 69; о Карвере см. выше, примечание 11 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложение).
- ¹⁰³ A/CN.9/63/Add.1, пункт 73 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложение).
- ¹⁰⁴ Предложение Бельгии в Гааге, заседание 14 сентября 1955 года (дневное).
- ¹⁰⁵ Относительно неконкретного характера текста см. мнения, высказанные в связи с приведенным Гарно примером (Гаага, дневное заседание 12 сентября 1955 года) о лягушках, которые терпят панцирь и погибают на большой высоте: является ли этот ущерб следствием «характера» этого груза или же действия или бездействия перевозчика или его экипажа, который перевозил его без предосторожностей на такой высоте?
- ¹⁰⁶ W. Coldmann, *Internationales Lufttransportrecht*, Zurich, 1965, p. 138.
- ¹⁰⁷ «Условия перевозки ИАТА» имеют, по сути дела, значение рекомендаций, тогда как «Условия договора ИАТА» (которые не содержат положений о перевозке животных) имеют обязательную силу для членов ИАТА.
- ¹⁰⁸ Здесь не принимаются во внимание перевозки животных вместе с их хозяином-пассажиром, рассматриваемые в этом случае как багаж. Условием их приемки является предварительное согласие перевозчика даже в том случае, если речь идет о мелких животных (ИАТА, «Conditions of carriage of passengers and luggage» (ИАТА, «Условия перевозки пассажиров и багажа»), статья 9, пункты 4 и 13).
- ¹⁰⁹ Варшавская конвенция, статья 20. «Перевозчик (воздушный) не несет ответственности, если докажет, что он и его служащие приняли все необходимые меры для того, чтобы избежать ущерба, или что они не имели возможности их принять». Эту статью следует сравнить (как это делается в докладе Генерального секретаря в связи с Гаагскими правилами — A/CN.9/63/Add.1, пункт 236, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложение) с новым положением — возможно, несколько менее строгим, — сформулированным Рабочей группой на ее четвертой сессии (A/CN.9/74, пункт 28, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, III, 1).
- ¹¹⁰ МГК, подписанная в Риме в 1933 году, пересматривалась в 1952, 1961 и 1970 годах; МГК 1970 года еще не вступила в силу. Подготовительная работа по ее пересмотру ведется на регулярной основе в Берне Центральным бюро международных железнодорожных перевозок.
- ¹¹¹ Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), вступившее в силу в 1951 году; его вариант 1955 года действует с 1956 года. В отличие от МГК это соглашение было заключено не между правительствами, а непосредственно между железнодорожными ведомствами социалистических стран (на немецком, китайском и русском языках). В смешанном сообщении МГК—СМГС перевозки продолжают регулироваться первой из этих конвенций. См. немецкий текст с французским переводом в приложении № 1 к «Bulletin des transports internationaux par chemins de fer», 1960. Подготовительные работы по этой конвенции ведутся в Варшаве Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД).
- ¹¹² Исследование Генерального секретаря ООН об экономических последствиях... Конвенции... о комбинированной перевозке грузов (ST/ECA/160), пункт 82.

- ⁶³ В МГК 1933 года в этом пункте *g* говорилось об «особой опасности, которую влечет за собой перевозка для живых животных».
- ⁶⁴ *De Nanassy-Wick, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, Wien, 1965, p. 197, говорят о естественной наклонности (*natürliche Beschaffenheit*).
- ⁶⁵ *O. Loening, Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23.10.1924, 1927*, p. 681; *F. Selgsohn, Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG)*, 1930, p. 421, примечание 56.
- ⁶⁶ *R. Rodière, La CMR. Bull. transp.*, 1963, par. 15.
- ⁶⁷ *Id., La CMR. Bull. transp.*, 1970, par. 78 et s.
- ⁶⁸ *F. Durand, Les transports internationaux*, 1956, n° 150 — 151.
- ⁶⁹ *R. Rodière, cit.*, 1963, par. 15; *J. Hostie, Note sur le par. 3 de l'art 27 CIM*, *Bull. transp. intern. par chemin de fer*, 1957, p. 58 et s.
- ⁷⁰ Ответы на Вопросник о коносаментах (A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1, vol. II, para 31, p. 47).
- ⁷¹ См. в качестве примера упоминавшееся исследование К. О. Илори и, в частности, карты, показывающие основные грузопотоки скота и мясных продуктов в Западной Африке и основные маршруты перевозки скота в Западной Африке.
- ⁷² *R. Rodière, cit.*, 1963, par. 17, p. 483.
- ⁷³ *Id., ibid.*, par. 20, p. 483.
- ⁷⁴ Эта «льготная» освобождающая оговорка и ее дополнение в пункте 5 вызвали скептическое отношение Родьера (*La CMR. Bull. transp.*, 1970, par. 87), по мнению которого эти дающие столь большие преимущества льготные освобождающие оговорки мало отражаются на практике, так как судебные прения чаще всего ведут по пути доказывания естественного недостатка или определенной причинной связи между этим недостатком и ущербом.
- ⁷⁵ Это положение логически ведет к сравнению перевозки живых животных, принятых перевозчиком, на котором не лежит обязанности перевезти, с перевозкой опасных грузов, принятых с ведома перевозчика. Оно не случайно напоминает о тех сведениях, которые при комбинированных перевозках грузоотправитель опасных грузов обязан представлять СТО по условиям пункта 1 ст. 7 проекта конвенции КПП.
- ⁷⁶ *Encomienda* — груз в пределах 20 кг или 100 куб. дм, перевозимый пассажирскими средствами транспорта в соответствующем отделении, за исключением живых животных, взрывчатых веществ и материалов, представляющих опасность для здоровья людей (глава I, ст. 1 «Определения»).
- ⁷⁷ *Carga* — всякое имущество, которое может быть объектом коммерческой перевозки, за исключением *encomendas* и *equipajes* (там же; *equipaje* определяется как «предметы личного пользования, которые пассажир обычно возит с собой»).
- ⁷⁸ Эти оговорки в зависимости от случая могут относиться к количеству ящиков, их маркировке и нумерации, их состоянию и внешнему виду, к весу брутто или объему груза. МИУЧП оставляет за собой право при необходимости дополнять этот пункт, когда он будет иметь в своем распоряжении текст *Convencio sobre Transporte Internacional Terrestre entre la República Argentina, la República dos Estados Unidos do Brasil y la República Oriental de Uruguay* (к которой впоследствии присоединились Парагвай и Чили).
- ⁷⁹ *O. Kahn-Freund, The Law of Carriage by Inland Transport*, London, 4th ed., pp. 367—369.
- ⁸⁰ *F. M. Sanchez Gamborino, La naturaleza y vicio propios de las cosas senza de exoneracion de la responsabilidad del porteador. Rev. derecho mercantil*, 1953, p. 36.
- ⁸¹ Следует отметить сходство с режимом опасных грузов по Гагским правилам (пункт 6, ст. 4).
- ⁸² В 1921 году дискуссия шла в особенности по вопросу о распространении этого исключения на скоропортящиеся грузы (*Inter. Law Assoc., Report on 30th Conference, 1921*, vol. II, *Proceedings of the Maritime Law Committee on the Hague Rules 1921*, pp. xliii, 78—80.)
- ⁸³ Об английской и американской судебной практике того времени в отношении понятия *reasonableness* («разумность»), рассматриваемого не in abstracto, см. «Carriers of Live Stock» в *Amer. & English Encyclopedia of Law*, vol. III, Northport L. I., 1887, pp. 10—15.
- ⁸⁴ Верховный суд Буэнос-Айреса, 17 марта 1898 года, *Rev. Int. Dr. Mar.*, XIV, p. 203.
- ⁸⁵ *G. F. Montier, Le Harter Act*, Paris, 1932, No. 37, p. 43.
- ⁸⁶ *D. J. Markianos, Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung*, Hamburg, p. 82. Этот же автор анализирует (стр. 56 и далее) преимущества соответственно от включения текстов конвенций в текст национального закона и от принятия этих конвенций *ne varietur* (или же почти *ne varietur*) в качестве части национального права, оставляющего, наряду с этим *lex specialis*, в силе общие правовые нормы по тем же вопросам, подлежащие применению во всех случаях, когда специальный закон неприменим.
- ⁸⁷ Ответ Франции на первый Вопросник ЮНСИТРАЛ о коносаментах (A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1, vol. I, стр. 52 франц. текста).
- ⁸⁸ *W. Tetly, Marine Cargo Claims*, Toronto 1965, p. 197.
- ⁸⁹ Апелляционный суд Парижа, 12 февраля 1964 года, *Dr. Marit. Franc.*, 1965, p. 161. «В соответствии с общими принципами права он (морской перевозчик) может эффективно сослаться на ограничительные или освобождающие от ответственности оговорки, которые он включает в договор в своих интересах лишь в том случае, если совершенные им ошибки не носят умышленного характера и не представляют собой серьезной ошибки, равносильной умыслу». Речь шла о случае перевозки, на который распространялся французский закон, когда из-за очень плохой погоды перевозчик снялся с якоря.
- ⁹⁰ *Markianos, cit.*, p. 82.
- ⁹¹ Греция, не присоединившаяся к Брюссельской конвенции 1924 года, воспроизвела ее содержание в Кодексе морского частного права 1958 года, использовав германскую кодификацию 1937 года.
- ⁹² Так было уже в законе от 2 апреля 1936 года. По условиям статьи 30 закона от 18 июня 1966 года в отступление от положения, устанавливающего недействительность оговорок об обратном, «при перевозке живых животных допускаются любые оговорки, касающиеся ответственности или возмещения ущерба...».
- ⁹³ См. ответ Норвегии на первый Вопросник ЮНСИТРАЛ, *cit.*, vol. I, p. 140.
- ⁹⁴ См. ответ Мексики на первый Вопросник ЮНСИТРАЛ, *cit.*, vol. III, p. 10; см. также ответ Корейской Республики, *cit.*, vol. I, p. 120.
- ⁹⁵ Доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков (A/CN.9/63/Add.1), сноска 71 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1971 год, часть вторая, IV, приложение).
- ⁹⁶ См. ответ Бразилии на первый Вопросник ЮНСИТРАЛ, *cit.*, vol. III, p. 71.
- ⁹⁷ Доклад Генерального секретаря, цит., стр. 43, примечание 67.
- ⁹⁸ *G. van Bladel, Connaissances et Regles de La Haye*, Bruxelles, 1929, No. 1. Почти то же самое прямо говорится в одной из оговорок, приведенных в приложении IV (№ 6).
- ⁹⁹ Доклад Генерального секретаря, *цит.*, пункты 42—43, стр. 30—31. Помимо этих оговорок и указаний часто включается еще одна оговорка, разрешающая погрузку на палубе на страх и риск грузоотправителя.
- ¹⁰⁰ Редко бывает, что животноводы фрахтуют целое судно для перевозки своих животных. Условия, в которых осуществляются эти операции, в различных чартерах, разумеется, бывают разными. Этот случай выходит за рамки настоящего исследования. Кроме того, когда помимо чартера выпуска-

- ется еще один документ, он обычно не отвечает условиям, необходимым для применения Гаагских правил.
- ¹⁰¹ В числе такого рода документов, любезно переданных австралийским правительством, следует назвать *Bill of Lading for Carriage of Livestock* («Коносамент для перевозки скота») Копенгагенской компании «К. Клаусен Дампскиборедери А/С», используемый для перевозки овец из Австралии на Ближний Восток; *Australia Outward Livestock Bill of Lading* («Коносамент для перевозки скота, экспортируемого из Австралии») компании «Сейфоуши (пти), лимитед», занимающейся перевозкой скота между Австралией и Южной Африкой; *Australia Outward Livestock Bill of Lading* («Коносамент для перевозки скота, экспортируемого из Австралии») нидерландской компании «Ройял интероуши лайнз», осуществляющей перевозку животных из Австралии в Восточную Африку, Индию и Шри Ланка; коносамент, используемый компанией «Эрис шиппинг (Сингапур) пти, лимитед»; *Livestock Bill of Lading* («Коносамент для скота») кувейтской судовладельческой компании «Абдул Мошин энд Юсеф Ахмед аль-Салжер энд К», используемый для перевозки овец между западной Австралией и Персидским заливом.
- ¹⁰² Здесь, естественно, не имеются в виду ручные животные, которые едут вместе с их хозяином — пассажиром судна и которые обычно приравнивают к сопровождаемому багажу.
- ¹⁰³ Печальная участь предназначенных к убою лошадей, перевозимых между Ирландией и европейским континентом, послужила толчком к принятию Парижской конвенции и в общем плане к проведению кампании РСРКА (см. выше, примечание 17).
- ¹⁰⁴ Железнодорожные транспортные средства, движущиеся на собственных колесах; погребальные перевозки (отменены в А.ТК 1970 года); живые животные; предметы, перевозка которых представляет особые трудности (МГК, ст. 4).
- ¹⁰⁶ *De Nanassy-Wick, cit.*, p. 17, par. 21.
- ¹⁰⁸ *Id.*, cit., p. 199, par. 55.
- ¹⁰⁷ *Id.*, cit., p. 198, par. 54.
- ¹⁰⁸ Статья 11 и последующие статьи предусматривают обязанность ухаживать за животными, поить, кормить и при необходимости доить их через регулярные промежутки времени; обращаться к ветеринару в случае необходимости; постоянно производить тщательную уборку транспортных средств или приводить в порядок тару.
- ¹⁰⁹ Доклад Генерального секретаря, *цит.*, пункт 68, стр. 45.
- ¹¹⁰ Можно понять, какой интерес представил бы для морских перевозок справочник, аналогичный «Руководству» ИАТА.
- ¹¹¹ *IMCO, International Maritime Dangerous Goods Code, vols. I, II et III [sales No. IMCO 1972.9 (E)] et suppl. 1972, [sales No. IMCO 1973.2 (E)]*.
- ¹¹² КДПГ, статья 22; см. также проект Конвенции КПГ, статья 7.
- ¹¹³ В «Руководстве по живым животным» ИАТА указывается: «Условия перевозки проводников оговариваются предварительно, до отправления. Плата за проезд проводников взимается в соответствии с резолюцией 514 ИАТА, как она цитируется в тарифе перевозчика» (вест. II, para 12).
- ¹¹⁴ ИМКО произвела пересмотр этой Конвенции; см. пункт 124.
- ¹¹⁶ См. *Amer. & English Encyclopedia of Law, cit.*, vol. III, par. 4 (c): *Drovers' Passes*, p. 16 et jur. cit.
- ¹¹⁸ Доклад Генерального секретаря, *цит.*, пункт 71, стр. 46 и примечания 71—72, стр. 45—46.
- ¹¹⁷ Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии, *цит.*, пункт 31.
- ¹¹⁸ Там же, пункт 33. Этому предложению соответствует содержащееся в пункте 121 предложение относительно возможной просьбы к ИМКО оказать содействие по данному специфическому вопросу.
- ¹¹⁹ Там же, пункт 25 (Доклад Редакционной группы, пункт 1 и пункт 26, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV).
- ¹²⁰ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.3.
- ¹²¹ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.4.
- ¹²² Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии, *цит.*, пункт 32.
- ¹²³ После принятия Рабочей группой основного пункта отпал также вариант с включением «риска, характерного» для перевозок животных, в рамках пункта 2 статьи 4 («естественный недостаток») Правил, предлагавшийся некоторыми представителями и упомянутый, хотя и не без оговорок, в докладе Генерального секретаря (а. 73, стр. 46).
- ¹²⁴ По условиям статьи 30 в порядке исключения из общего правила о недействительности, изложенного в статье 29 того же закона, «при перевозке живых животных допускаются любые оговорки, касающиеся ответственности или возмещения ущерба ...».
- ¹²⁵ Доклад Рабочей группы о работе ее четвертой сессии, *цит.*, пункты 23—25, 30, 35.
- ¹²⁶ См. по этому вопросу предложение Польши, пункт 105.
- ¹²⁷ Доклад Генерального секретаря, *цит.*, пункт 74, стр. 46. О соответствующих положениях этих конвенций см. пункты 38 (МГК), 43 (СМГС), 48—51 (КДПГ), 56 (СМН).
- ¹²⁸ Доклад Рабочей группы о работе ее четвертой сессии, *цит.*, пункт 28 (Доклад Редакционной группы, пункт 3) и пункт 36.
- ¹²⁹ См. примечание 128.
- ¹³⁰ Доклад Рабочей группы о работе ее четвертой сессии, *цит.*, пункт 30.
- ¹³¹ *Hutchinson, cit.*, sec. 336, p. 43, и цитируемая судебная практика.
- ¹³² Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии, *цит.*, пункт 25 (Доклад Редакционной группы, часть II, пункт 1).
- ¹³³ Варшавская конвенция, пункт 1, статья 18: «Перевозчик отвечает за ущерб, возникший при гибели, утрате или повреждении ... грузов, когда событие, явившееся причиной ущерба, произошло во время воздушной перевозки»; пункт 2: «Воздушная перевозка ... включает в себя период, в течение которого ... грузы находятся в ведении перевозчика ...».
- Статья 20: «Перевозчик не несет ответственности, если докажет, что он и его служащие приняли все необходимые меры, для того чтобы избежать ущерба, или что они не имели возможности их принять».
- ¹³⁴ О применимости или неприменимости к живым животным пункта 2 ст. 23 этой Конвенции, см. пункт 30.
- ¹³⁶ См. примечание III.
- ¹³⁵ В этой связи можно указать на полезность справочника, рекомендованного в пункте 121.
- ¹³⁷ Документ A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1, vol. II, para. 31, p. 47, выдержка из *General Conditions for Livestock* («Общих условий перевозки скота»), которая не включена в этот документ, была любезно передана австралийским правительством. В статье 1 части 6 («скот») раздел I («Состояние») после указания на то (пункт a), что комиссионер не несет ответственности за каких-либо лошадей, скот или других животных, превышающей суммы, указанные в этом разделе, за исключением случаев объявления ценности и уплаты дополнительного фрахта, говорится (пункт c), что эта ответственность ограничивается 60 долларами (австралийскими) за одну лошадь, 30 долларами за каждую голову для верблюдов, мулов, крупного рогатого скота и ослов и 4 долларами за голову для овец, свиней, собак и других мелких животных.
- ¹³⁸ Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии (A/CN.9/76), пункты 26—28 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Краткое изложение решений суда, переданных Центральным бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП)

[Не воспроизводится в настоящем томе]

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Выдержки из руководства ИАТА в отношении живых животных

[Не воспроизводится в настоящем томе]

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Условия договора о передаче живых животных Белфаст стиммер компани, лимитед

[Не воспроизводится в настоящем томе]

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Типовые положения, касающиеся перевозки живых животных

[Не воспроизводится в настоящем томе]

4. ПЕРЕЧЕНЬ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ, НЕ ВОСПРОИЗВЕДЕННЫХ В НАСТОЯЩЕМ ТОМЕ

Шестая сессия рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок

<i>Наименование или описание документа</i>	<i>Обозначение документа</i>
Замечания и предложения правительств и международных организаций по вопросам, которые должны быть рассмотрены на шестой сессии Рабочей группы	A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1
Палубный груз: рабочий документ Секретариата	A/CN.9/WG.III/WP.14
Предварительная повестка дня и аннотации	A/CN.9/WG.III/L.1
Выдержки из доклада Подкомитета по международному законодательству в области морских перевозок (коносаменты) на пятнадцатой сессии Азиатско-африканского правового консультативного комитета	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.1
Предложение Соединенных Штатов: ответственность за задержку	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.2
Предложение Японии: ответственность за задержку	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.3
Предложение Франции: ответственность морских перевозчиков в случае задержки	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.4
Пересмотренное предложение Соединенного Королевства: документальная сфера применения конвенции	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.5
Положения, предложенные Международной торговой палатой (МТП): единообразные правила в отношении документа о комбинированной перевозке; ответственность за задержку	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.6
Предложение Аргентины: ответственность за задержку	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.7
Предложение Ганы: ответственность за задержку	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.8
Предложение Бразилии: определение задержки	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.9
Предложение Соединенных Штатов: ограничение ответственности перевозчика	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.10
Предложение Соединенных Штатов: сфера применения конвенции (документальная и географическая)	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.11

Часть I доклада Редакционной группы: положения, предложенные в связи с включением положений об ответственности перевозчика за задержку доставки	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.12
Предложение Норвегии: определение «перевозчика»	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.13
Предложение Соединенных Штатов: определение «перевозчика»	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.14
Часть II доклада Редакционной группы: проект предложений о документальной сфере применения конвенции	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.15
Предложение Аргентины: определение «перевозчика»	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.16
Предложение Польши: определение «перевозчика»	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.17
Предложение Японии: проект предложений, касающихся определения «перевозчика»	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.18
Предложение Норвегии: понятие «перевозчика»	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.19
Предложение Франции: определение «перевозчика»	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.20
Предложение Чили: определение «перевозчика»	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.21
Часть III доклада Редакционной группы: географическая сфера применения конвенции	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.22
Проект доклада Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее шестой сессии	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.23 and Add. 1 to 10
Предложение Франции: оговорки, не имеющие юридической силы	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.24
Предложение Соединенных Штатов: перевозка живых животных	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.25
Предложение Чили: определение «перевозчика»	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.26
Часть IV доклада Редакционной группы: оговорки, не имеющие юридической силы	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.27
Часть V доклада Редакционной группы: палубный груз	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.28
Часть VI доклада Редакционной группы: перевозка живых животных	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.29

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.

IV. РАТИФИКАЦИЯ КОНВЕНЦИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ, ИЛИ ПРИСОЕДИНЕНИЕ К НИМ

ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ (A/CN.9/91)*

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—3
I. ПРИЧИНЫ ЗАДЕРЖЕК В РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИЙ ИЛИ ПРИСОЕДИНЕНИИ К НИМ	4
А. Причины, связанные с подготовительными этапами	5
В. Причины, связанные с осуществлением конвенций на национальном уровне	6—8
II. ПРОЦЕДУРЫ И МЕТОДЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА УСКОРЕНИЕ ПРИНЯТИЯ И ОСУ- ЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛ	9
А. Процедура отрицательного уведомления	10—11
В. Методы ускорения ратификации	12—21
III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	22—23

* 30 апреля 1974 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей шестой сессии Комиссия постановила «сохранить в своей повестке дня вопрос о возможно более широкой ратификации или присоединении к конвенциям о праве международной торговли»¹. Комиссия также обратилась с такой просьбой к Генеральному секретарю: «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»².

2. Комиссия далее постановила «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»³.

3. Настоящий доклад представляется в ответ на вышеупомянутое решение Комиссии. В докладе учитывается информация, полученная от других органов Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, и мнения, изложенные некоторыми представителями в Комиссии в ответ на запросы Секретариата⁴.

I. ПРИЧИНЫ ЗАДЕРЖЕК В РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИЙ ИЛИ ПРИСОЕДИНЕНИИ К НИМ

4. Из ответов на вышеупомянутые запросы следует, что существует два ясно выраженных вида причин задержек в ратификации конвенций или в присоединении к ним: а) причины, связанные с подготовительными этапами, предшествующими принятию конвенции, и б) причины, связанные с осуществлением конвенции на национальном уровне⁵.

³ Там же.

⁴ Это касается предыдущей документации, относящейся к этому пункту повестки дня. См. документ A/CN.9/60 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть вторая, IV), в котором излагается предложение делегации Франции о создании объединения по общим нормам права, и документ A/CN.9/81, в котором содержатся замечания и мнения по этому предложению государств — членов Комиссии.

⁵ В настоящем докладе термины «ратификация» и «осуществление» включают любые меры на национальном уровне; например, такие как законодательные меры, которые могут быть необходимы для включения Конвенции во внутреннее законодательство страны.

¹ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии (1973 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017)*, пункт 132 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, II, А).

² Там же.

А. Причины, связанные с подготовительными этапами⁶

5. Следующие причины, возникающие на подготовительных этапах работы над конвенцией, могут повлиять на последующее осуществление конвенции на национальном уровне.

а) Неучастие в разработке конвенции

Неучастие в разработке конвенции может привести к отсутствию интереса со стороны государства, не участвующего в разработке конвенции, к теме конвенции. Можно заметить, что подобное отсутствие интереса может явиться отражением мнения, что это предложение не отвечает практическим трудностям, вызванным расхождениями в законодательстве, а является результатом проектов по «унификации ради унификации».

б) Недостатки по существу конвенции

Недостатки по существу могут вызвать неудовлетворенность определенными положениями конвенции и помешать в свою очередь ратификации в будущем такой конвенции или присоединению к ней. В качестве примеров может служить следующее:

- i) Узость подхода в отношении правовых систем, в том, что в некоторых случаях конвенции были предложены без уделения достаточного внимания решениям в различных правовых системах. Можно заметить, что подобная узость подхода может вызвать недостатки в существе в отношении того, что не приняты во внимание современные пути решения некоторых проблем и недостатки в разработке проекта, вызванные использованием правовой терминологии какой-то одной правовой системы, которая может быть непонятна в контексте другой правовой системы.
- ii) Узость подхода в географическом отношении проявляется в том, что конвенции разрабатывались без учета того, что для многих стран международная торговля означает перевозку товаров не просто через наземные границы, а через океаны⁷.
- iii) Составление проекта путем достижения компромисса находит свое отражение в появлении тенденции составлять проект правовых положений при подготовке международных конвенций путем компромисса, который зачастую приводит к неспособности оказать на уровне сложных проблем, когда просто опускаются положения, относящиеся к ним, или к неспособности разрешить их должным образом, когда включаются лишь слабые положения, основанные на «наименьшем общем знаменателе».
- iv) Недостаточное изучение, проявляющееся в том,

⁶ Информация, содержащаяся в этом подразделе, основывается на письменных сообщениях трех представителей в Комиссии.

⁷ Представитель в Комиссии, который упомянул этот недостаток, говорит, что Гаагская конвенция 1964 года о международной купле-продаже товаров страдает этим недостатком.

что недостаточно времени и энергии уделяется подготовительной работе над конвенциями⁸.

В. Причины, связанные с осуществлением конвенций на национальном уровне

6. Причины, перечисленные в этом разделе, связаны с трудностями, обусловленными конституцией данного государства, и с трудностями административного характера.

7. Ратификация конвенции или присоединение к ней может вызвать некоторые затруднения, если речь идет о государстве с федеральным строем, когда по конституции тема конвенции подпадает под юрисдикцию составных частей этой федерации⁹.

8. Задержки административного характера могут быть вызваны многочисленными факторами. Упомянулись следующие факторы:

а) инертность и безразличие со стороны администрации в отношении международного права;

б) тяжелое бремя, которое ложится на национальную администрацию в результате деятельности международных организаций в области права;

с) в связи с загруженностью административного аппарата или парламента конвенция не получает достаточной срочности и первоочередности;

д) первоочередность, придаваемая вопросам, представляющим внутрисоветский или политический интерес, по сравнению с вопросами, рассматриваемыми в конвенции;

е) администрации некоторых стран не располагают достаточным штатом экспертов для изучения достоинств и недостатков конвенций, в частности, если они не принимали участия в подготовительной работе;

ф) текст конвенции должен быть переведен на национальный язык, что зачастую связано с трудностями. В случае, когда две или более стран с одним и тем же языком рассматривают вопрос о присоединении к конвенции, составленной на каком-либо

⁸ Представитель в Комиссии, который упомянул этот недостаток, в основном ссылается в своих замечаниях на то, как много времени и энергии было уделено в Соединенных Штатах Америки разработке, например, Единого коммерческого кодекса или Единого кодекса потребительских кредитов. Он отмечает, что «это вызывается значительно большим интересом, который проявляют юристы и другие заинтересованные группы, к предложениям относительно внутреннего законодательства, вероятность утверждения которого высока».

⁹ Например, один представитель в Комиссии, ссылаясь на конституцию Соединенных Штатов Америки, заявляет, что, хотя федеральное правительство имеет право регулировать торговлю между штатами, часто правовые аспекты торговли в действительности в значительной степени остаются в ведении штатов. Он отметил, что, например, именно штаты, а не федеральное правительство ввели в действие Единый коммерческий кодекс; что Конгресс обычно не занимается проблемами купли-продажи или оборотными кредитно-денежными документами во внутренней торговле и что в соответствии с этой практикой он может уклониться от этого в случае международной торговли. Он далее отмечает, что в этой связи представляет интерес тот факт, что Соединенные Штаты благоприятно отнеслись к конвенциям, затрагивающим две области, в которых они уже имеют соответствующее законодательство: арбитраж и морские перевозки.

другом языке, желательно, чтобы переводы были идентичными, а это требует организации совещаний переводчиков;

г) ввиду того, что обычно конвенции вступают в силу после их ратификации определенным числом стран, администрации некоторых стран занимают выжидательную позицию и принимают меры, лишь когда вступление этой конвенции в силу становится определенным¹⁰;

h) национальная администрация может с большей благосклонностью начать осуществление процедур по ратификации или присоединению к конвенции, если рассматриваемая конвенция вступила в силу в соседних странах или в странах, с которыми данная страна поддерживает широкие экономические отношения.

II. ПРОЦЕДУРЫ И МЕТОДЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА УСКОРЕНИЕ ПРИНЯТИЯ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛ

9. Как явствует из сообщений, полученных в ответ на запросы Секретариата, процедуры и методы, разработанные с целью ускорения принятия и осуществления национальными властями международных правил, распадается на две различные категории: а) процедуры, направленные на то, чтобы избежать процесса официальной ратификации или присоединения («процедура отрицательного уведомления»), и б) методы, направленные на ускорение процесса ратификации или присоединения.

А. Процедура отрицательного уведомления

10. В соответствии с процедурой отрицательного уведомления, известной также под названием процедуры «альтернативы» или «возражения», правила, принятые международным органом («принимающим органом»), будут в определенное время иметь обязательную силу для государства — члена такого принимающего органа, если такое государство не заявит до наступления этого срока о своем нежелании связывать себя этими правилами¹¹.

11. Ниже приводятся примеры, иллюстрирующие этот тип процедуры:

а) Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

В соответствии со статьей 37 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 года

¹⁰ Один представитель в Комиссии предложил облегчить решение этой проблемы требованием, чтобы правительства представляли конвенцию компетентным властям в течение определенного периода времени. См. пункт 13, ниже.

¹¹ В соответствии с Договором 1957 года о создании Европейского сообщества по атомной энергии (ЕВРАТОМ) Совет Сообщества имеет право определять основные требования относительно максимально допустимых уровней ионизирующего излучения (статьи 30 и 31). Государства-члены «вводят в действие законодательные и административные положения, необходимые для выполнения этих таким образом определенных основных требований ...» (статья 33). Следует отметить, что это правовое обязательство не подлежит никакой процедуре «альтернативы». См. также статьи 100—103 Договора 1957 года о создании Европейского экономического сообщества, касающиеся издания директив Советом Сообщества.

ИКАО по мере необходимости принимает международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры¹². Эти международные стандарты считаются обязательными для государств — членом ИКАО, если какое-либо государство-член не уведомило ИКАО о том, что оно «считает невыполнимым соблюдение во всех отношениях какого-либо из подобных международных стандартов или процедур или приведение своих собственных правил и процедур в полное соответствие» с любым подобным стандартом или процедурой (Статья 38 Чикагской конвенции). В соответствии со статьей 38 каждое государство — член ИКАО обязано немедленно уведомить ИКАО об отказе от соблюдения и о любых различиях между принятой на его территории практикой и практикой, утвержденной международным стандартом.

б) Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)

Подобная же процедура определяется и в статье 21 Устава ВОЗ. В пяти конкретных технических областях Ассамблея ВОЗ может принимать правила, которые имеют обязательную силу для членом ВОЗ, если они не заявили ясно о своем неприсоединении к этим правилам. Генеральный директор ВОЗ уведомляет членом ВОЗ о принятии того или иного правила. В уведомлении определяется срок, в течение которого тот или иной член ВОЗ может отклонить это правило или сделать в отношении его оговорки. Как показывает практическая деятельность ВОЗ, Ассамблея в некоторых случаях отвергала некоторые оговорки на том основании, что они в значительной мере расходятся с характером и целью этого правила. В других случаях оговорки принимались на ограниченный период времени с возможностью дальнейшего продления их срока действия. До сих пор в соответствии со статьей 21 Устава ВОЗ принимались правила лишь в отношении сравнительно неспорных вопросов, носивших сугубо технический характер.

в) Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО)

Среди недавних предложений можно отметить предложение Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) относительно процедуры молчаливого принятия конвенции технического характера. Правовой комитет ИМКО подготовил проект примерных положений о введении в действие поправок после их принятия соответствующими органами.

В. Методы ускорения ратификации

12. Эти методы направлены на обеспечение того, чтобы сразу после принятия конвенции принимаю-

¹² Эти стандарты и процедуры касаются систем связи и средств аэронавигации, правил воздушного сообщения и систем управления воздушным сообщением, выдачи разрешений летному и инженерному составу, пригодности самолетов к эксплуатации в воздухе, регистрации и опознания самолетов, сбора и обмена метеорологической информацией, бортовых журналов, аэронавигационных карт и схем, таможенных и иммиграционных процедур, терпящих бедствие самолетов и расследования аварий и других подобных вопросов, связанных с безопасностью, регулярностью и эффективностью воздушной навигации.

щим органом они рассматривались компетентными национальными властями государств-членов и представлялись этим властям для ратификации или принятия другого действия.

13. Ниже приводятся примеры, иллюстрирующие эти методы:

а) Международная организация труда (МОТ)

В соответствии с пунктами 5b—d и пунктом 7 статьи 19 Устава МОТ государства — члены МОТ обязаны представлять принятые Международной организацией труда конвенции в течение 12 или, в исключительных случаях, 18 месяцев после их принятия национальными властями, в компетенцию которых входит этот вопрос, для принятия соответствующего законодательства или мер другого порядка. В статье 19 также предусматривается, что если государство — член МОТ получает согласие компетентной власти, оно сообщает о состоявшейся ратификации конвенции Генеральному директору МОТ и предпринимает также меры, которые будут необходимы для эффективного применения положений данной конвенции. Сообщается, что эти положения Устава МОТ преследуют двойную цель. Первое, довести конвенции до соответствующей власти — обычно законодательной власти, — которая имеет право принимать необходимые меры для придания конвенциям силы закона; 2) довести эти конвенции до внимания общественности.

В пункте 5 с статьи 19 Устава МОТ также предусматривается, что государства — члены МОТ информируют Генерального директора МОТ о мерах, принятых для представления конвенций компетентным национальным властям, сообщая ему все сведения о принятых ими решениях. На основе информации, полученной в соответствии с этим положением, контрольные органы МОТ проверяют, как государства — члены МОТ выполняют свои обязательства относительно представления вновь принятых конвенций компетентным властям.

14. В других положениях Устава МОТ [статья 19, пункты 5 с и 7 а и b (iv)] далее предусматривается, что, когда Административный совет МОТ обратится с соответствующей просьбой относительно данной конвенции, государства-члены, которые не ратифицировали рассматриваемую конвенцию, сообщают о состоянии законодательства и существующей практике по вопросам, которых касается конвенция, и излагают трудности, которые препятствуют или задерживают ратификацию. На основе этих документов Комитет экспертов МОТ по применению конвенций и рекомендаций подготавливает общий обзор, в котором он изучает причины, препятствующие или задерживающие ратификацию, и излагает свои замечания.

15. Сообщается, что к действиям, которые не основываются на уставных положениях, относятся периодические обращения Международной конференции труда или Региональной конференции МОТ о ратификации данной конвенции или группы конвенций. Также за период, прошедший с 1970 года региональные консультативные комитеты и регио-

нальные конференции МОТ, которые периодически проводят свои заседания по вопросам африканского, американского и азиатского регионов, включили в свои повестки дня вопрос об изучении трудностей, с которыми сталкиваются государства-члены при ратификации и применении отдельных международных конвенций по вопросам труда. Исследования этих конвенций и сделанные в результате этого заключения привели к улучшению понимания обстановки в каждом регионе и к улучшению перспектив ратификации конвенций.

16. МОТ также ввела в практику изучение ее конвенций региональными организациями, в частности, в том, что касается отношения государств — членов этих организаций к данным конвенциям. Международное бюро труда приводит в качестве примера Социальный комитет Европейского совета, который с 1962 года изучил положение дел в отношении более 50 конвенций, отобранных после консультаций, проведенных с Международным бюро труда.

17. В повестку дня каждой сессии Международной конференции труда секретариат МОТ включает вопрос об «информации о состоянии конвенции», которая используется для обсуждения с правительственными делегациями возможностей ратификации, а также трудностей, с которыми сталкиваются правительства при ратификации, и средств их преодоления. Подобная практика существует и на региональных конференциях МОТ.

18. Правительства регулярно обращаются к Генеральному директору МОТ с просьбой предоставить им в письменном виде мнения с объяснением положений конвенций. Эти мнения передаются Административному совету МОТ и публикуются в «Официальном бюллетене» МОТ. Хотя официальное толкование международных конвенций по труду входит в компетенцию Международного Суда, из сообщения следует, что даваемые МОТ объяснения облегчают в определенных случаях решение вопроса о том, может ли быть ратифицирована рассматриваемая конвенция.

19. Другие меры включают процедуру прямых контактов, введенную в 1969 году, в соответствии с которой представитель Генерального директора посещает, с согласия и обычно по приглашению правительства, заинтересованную страну с целью изучения с компетентными лицами страны трудностей, возникающих в осуществлении ратифицированных конвенций. Недавно эта процедура была распространена и на те случаи, когда правительства изъявляют желание обсудить возможные препятствия на пути ратификации данной конвенции.

20. При помощи вышеуказанных методов МОТ смогла помочь в доведении к настоящему времени общего числа ратификаций, охватывающих более 130 ее конвенций, до 4000.

б) Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)

21. В соответствии со статьей 19 Устава Всемирной организации здравоохранения Ассамблея ВОЗ имеет право большинством в две трети голосов принимать конвенции по любому вопросу, входящему

в компетенцию ВОЗ. В соответствии со статьей 20 Устава ВОЗ государства — члены ВОЗ обязуются принять меры к ратификации компетентными национальными властями и уведомить в восемнадцатимесячный срок Генерального директора ВОЗ о принятых ими мерах.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

22. Из обзора уставов и практики международных законодательных и контрольных органов явствует, что процедура, в соответствии с которой правила, принятые этими органами, становятся обязательными для их государств-членов, если таковые не заявили в течение определенного срока о своем неприятии таких правил, использовалась лишь в контексте международных правил и стандартов, носящих технический характер. Представляется, что правила, содержащиеся в конвенциях, подготавливаемых в настоящее время Комиссией, или предусмотренные для этих конвенций, не носят технического характера конвенций, в отношении которых до настоящего времени применялась процедура альтернатив.

23. Поэтому Комиссия может пожелать уделить особое внимание тем процедурам — применяемым в настоящее время или могущим быть разработанными, — которые имеют особое отношение к подготовке Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли конвенций и их последующему применению на национальном уровне. В число таких процедур могут войти следующие:

a) Отбор тех проектов по унификации, в которых ощущается большая необходимость, на основе изучения степени расхождения между нормами различных правовых систем и, что особенно важно, на основе наличия практических трудностей, вызванных подобными расхождениями.

b) Широкое участие в подготовительной работе по проектам не только государств — членов Комиссии, но также и других государств и международных

организаций, обладающих конкретным опытом в отношении существа вопроса, которого будет касаться та или иная конвенция. Подобное участие может принимать различные формы, такие как распространение вопросников относительно необходимости новых единообразных правил и их предлагаемого содержания, распространение проектов текстов для замечаний и проведение периодических консультаций заинтересованными кругами¹³.

c) После принятия конвенции Генеральной Ассамблее может быть предложено просить Генерального секретаря направить эту конвенцию правительствам, предложив им представить ему в течение указанного срока информацию о мерах, принятых в отношении ее ратификации¹⁴.

d) Поощрение региональных органов к рассмотрению вопроса о рекомендации своим государствам-членам ратифицировать подготовленные Комиссией конвенции или присоединиться к ним.

e) Проведение региональных семинаров в сотрудничестве, где возможно, с региональными международными организациями для разъяснения и анализа предложенных конвенций.

f) Просьба к государствам назначить лицо, ответственное за доведение до сведения правительственных и частных кругов его страны конвенций, подлежащих ратификации. Комиссия может также пожелать рассмотреть в будущем вопрос о разработке процедур для установления связей в рамках каждого региона между представителями членом Комиссии и такими лицами.

¹³ Подобной процедуры придерживались, например, во время подготовительной работы по вопросу об оборотных документах и арбитраже.

¹⁴ Можно отметить, что подобная практика применялась в отношении Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года. См. Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии (A/9017), пункт 85 (1) и резолюцию 3108 (XXVIII) Генеральной Ассамблеи, пункт 5 (воспроизводится в настоящем томе, часть первая, I, С, выше).

V. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ О ТЕКУЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ СОГЛАСОВАНИЯ И УНИФИКАЦИИ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ (A/CN.9/94 и A/CN.94/Add.1 и 2)*

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—2
I. ОРГАНЫ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ	3—26
А. Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Европы (ЭКЕ)	3—5
В. Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Латинской Америки (ЭКЛА)	6—9
С. Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Дальнего Востока (ЭКАДВ)	10—11
D. Международная организация гражданской авиации (ИКАО)	12—13
E. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)	14—15
F. Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО)	16
G. Международный валютный фонд (МВФ)	17
H. Всемирный банк (Международный банк реконструкции и развития — МБРР)	18
I. Организация Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО)	19—26
II. МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ	27—71
A. Азиатско-африканский правовой консультативный комитет	27—34
B. Азиатский банк развития	35
C. Банк международных расчетов	36
D. Европейский совет	37—40
E. Совет экономической взаимопомощи (СЭВ)	41—49
F. Межамериканский юридический комитет (Организация американских государств)	50—51
G. Международный банк экономического сотрудничества (МБЭС)	52—55
H. Международный институт унификации частного права (МИУЧП)	56—71
III. МЕЖДУНАРОДНЫЕ НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ	72
A. Международная торговая палата (МТП)	72—84
B. Международный морской комитет (ММК)	85

* 6, 8 и 10 мая 1974 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей третьей сессии Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли попросила Генерального секретаря «представлять доклады ежегодным сессиям Комиссии о работе международных организаций в вопросах, включенных в программу работы Комиссии»¹.

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 годы, часть вторая, III, A).

2. В соответствии с вышеупомянутым решением Комиссии были представлены доклады на ее четвертой сессии в 1971 году (A/CN.9/59), на пятой сессии в 1972 году (A/CN.9/71) и на ее шестой сессии в 1973 году (A/CN.9/82). Настоящий доклад, подготовленный для седьмой сессии Комиссии (1974 год), составлен на основании информации международных организаций относительно их текущей деятельности². Во многих случаях в настоящий

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.

доклад включены сведения о ходе осуществления проектов, информационный материал о которых включен в предыдущие доклады³. Некоторые из международных организаций, деятельность которых описывается в более ранних докладах, представленных Комиссии, либо не представили сообщений о своей текущей деятельности, либо сообщили, что в данное время они не занимаются деятельностью, связанной с программой работы Комиссии.

I. ОРГАНЫ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

A. Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Европы (ЭКЕ)

Группа экспертов по международной торговой практике в области сельскохозяйственных продуктов

3. а) Положение об экспертизе свежих фруктов и овощей.

Настоящее положение об экспертизе, принятое Группой экспертов в апреле 1973 года, является частью Общих условий международной купли-продажи свежих фруктов и овощей (AGRI/WP.1/GE.7/35 и Add.1).

б) Общие условия международной купли-продажи картофеля. Положение об экспертизе картофеля.

На основе документов AGRI/WP.1/GCS/24/Rev.1 и AGRI/WP.1/GCS/29 Группой экспертов на ее сессиях в апреле 1973 года и феврале 1974 года были приняты Общие условия и правила экспертизы для международной купли-продажи картофеля. Текст будет опубликован в 1974 году.

с) Проект общих условий для международной торговли сухими (очищенными и неочищенными) и сушеными фруктами. Проект правил экспертизы для сухих и сушеных фруктов.

Работа продолжалась в 1973 году над двумя документами, касающимися международной торговли сухими и сушеными фруктами (AGRI/WP.1/GCS/16/Rev.3 и AGRI/WP.1/GE.7/R.4/Rev.1).

д) Проект правил арбитража для международной купли-продажи сельскохозяйственных продуктов.

Работа продолжалась в 1973 году по разработке правил арбитража на основе документа AGRI/WP.1/GCS/30. В 1974 году Группа экспертов посвятит свою сессию этому вопросу. В связи с этим предпола-

гается участие экспертов в области международного торгового арбитража. В этом случае можно будет установить, следует ли ставить правила арбитража для международной купли-продажи под эгиду ЭКЕ.

Группа экспертов в области практики международных договоров в промышленности

4. а) Основные принципы подготовки договоров о создании крупных промышленных комплексов были опубликованы на русском языке в 1974 году, в продаже под №R. 74.II.E.13.

б) В 1973 году была начата работа по подготовке Основных принципов по составлению договоров в области промышленного сотрудничества.

Группа экспертов по потребностям в данных и по документации

5. В 1973 году Группа экспертов постановила перенести два пункта из своей долгосрочной программы работы в краткосрочную программу, то есть:

а) цель и формы подписания международных торговых документов;

б) правовое действие документов, передаваемых автоматически.

Группа экспертов была создана в 1972 году Рабочей группой по упрощению процедур международной торговли. Ее круг ведения приводится в документе TRADE/WP.4/113.

B. Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Латинской Америки (ЭКЛА)

Международные смешанные перевозки

6. Непосредственной задачей этого проекта является проведение экономических и правовых исследований и сотрудничество с ЮНКТАД в соответствии с резолюцией 1734 (LIV) ЭКОСОС, с тем чтобы Межправительственная подготовительная группа по Конвенции о международных смешанных перевозках располагала информацией, необходимой для подготовки проекта конвенции, касающейся проблем документации и ответственности в области смешанных перевозок и придания официального статуса исполнителям смешанных перевозок.

7. Экономическая комиссия для Латинской Америки оказывает помощь в создании и деятельности национальных и региональных рабочих групп по упрощению процедур в торговле и международных смешанных перевозках, которые в настоящее время изучают правовые и экономические аспекты этого вопроса с целью подготовки рекомендаций членам Межправительственной подготовительной группы, представляющим страны Латинской Америки. Отдельные эксперты из Латинской Америки по вопросам международных перевозок и морского права также принимают участие, представляя рекомендации в отношении предлагаемой конвенции, и эти документы будут подобраны Комиссией в отдельный сборник. Комиссия сама занимается исследованиями, связанными с последствиями вступления в силу нового документа о комбинированных перевозках по отношению к существующим потребностям в документации в области международной

³ Информационный материал изложен в докладах, представленных четвертой (A/CN.9/59), пятой (A/CN.9/71) и шестой (A/CN.9/82) сессиями Комиссии (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, V), 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 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать первая сессия. Приложения*, пункт 88 повестки дня, документ A/6396, пункты 26-189 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968-1970 годы, часть первая, II, B); *Обзор деятельности организаций в области согласования и унификации права международной торговли*, записка Генерального секретаря от 19 января 1968 года (A/CN.9/5); *Ответы организаций об их текущей деятельности по вопросам международной торговли*, включенным в программу работы Комиссии, записка Секретаря от 1 апреля 1970 года (UNCITRAL/III/CRP.2).

торговли, а также связанными с экономическими и организационными последствиями различных технических возможностей выбора для международных смешанных перевозок.

8. В то же время Комиссия и Институт по вопросам латиноамериканской интеграции (ИНТАЛ) изучают правовые и нетарифные барьеры для упрощения наземных транспортных передвижений между бассейном реки Ла-Плата и индийской группой стран. Этот проект обеспечивает экспериментальные грузовые перевозки и дает рекомендации правительствам и грузоперевозчикам в отношении новых соглашений, процедурных изменений и систем страхования и гарантии, которые необходимо сделать, с тем чтобы можно было создать регулярные транспортные службы с использованием уже имеющейся инфраструктуры.

9. Комиссия подготовила документ: «Международные комбинированные перевозки: непосредственная проблема для Латинской Америки и программа действий для затрагиваемых ею учреждений (E/CN.12/L.103, 3 декабря 1973 года). Она подготовит также дополнительные документы в течение года, когда будет осуществляться описанная выше деятельность.

С. Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Дальнего Востока (ЭКАДВ) Международные платежи

10. Проект соглашения, в соответствии с которым создается Азиатский информационный союз, был принят на совещании ответственных правительственных лиц и центральных банков по созданию Азиатского информационного союза, проходившем в Бангкоке с 23 по 28 февраля 1973 года. Это соглашение было открыто для подписания заинтересованными центральными банками на сессии ЭКАДВ в Токио (11—23 апреля 1973 года).

Международное законодательство о морских перевозках

11. Секретариат ЭКАДВ предполагает провести всеобъемлющее исследование существующего морского законодательства в районе действия ЭКАДВ с целью содействовать единообразию в национальных законодательствах. На основе результатов упомянутого исследования будут подготовлены общие принципы для разработки морского права, используемого странами в районе ЭКАДВ. Эта работа будет осуществляться при сотрудничестве и поддержке ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ.

Д. Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

Вопрос о пересмотре Варшавской конвенции 1929 года, измененной Гаагским протоколом 1955 года¹:
а) груз; б) почта; в) автоматическое страхование

12. Первоначальные стадии работы ИКАО по пересмотру Варшавской конвенции 1929 года, измененной Гаагским протоколом 1955 года, описываются в докладе, представленном ЮНСИТРАЛ на ее шестой сессии (A/CN.9/82, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год: часть вторая, V, пункт 6). Доклад

Подкомитета ИКАО по пересмотру Варшавской конвенции [Документ ИКАО LC/SC. Варшава (1972) — доклад] будет представлен Правовому комитету ИКАО в полном составе, который проведет свои заседания в Монреале в сентябре и октябре 1974 года.

Исследования в отношении мер содействия единообразной интерпретации конвенций о международном частном воздушном праве

13. Докладчик, назначенный для представления доклада по этому вопросу, еще не представил доклад.

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

14. Первоначальные стадии работы ЮНКТАД по практике проведения линейных конференций, практике фрахтования судов и комбинированных перевозок описываются в докладе, представленном шестой сессии Комиссии (A/CN.9/82, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, V, пункты 7—13).

15. Конвенция о кодексе проведения линейных конференций была принята в завершении Конференции Организации Объединенных Наций полномочных представителей по вопросу о кодексе проведения линейных конференций 6 апреля 1974 года. Доклад этой Конференции, как предполагается, будет опубликован в мае 1974 года в качестве документа TD/CODE/10.

Ф. Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО)

Международное законодательство в области морских перевозок

16. Предыдущие стадии работы по этому вопросу описываются в докладе, представленном четвертой и пятой сессиям ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/59, пункт 12 и A/CN.9/71, пункты 9 и 10). ИМКО продолжает участвовать в работе ЮНСИТРАЛ по этому вопросу.

Г. Международный валютный фонд (МВФ)⁴

Международные оборотные документы

17. Персонал Фонда принимает участие в работе по разработке проекта единообразного законодательства в области международных переводных векселей и домовых обязательств, вопрос о котором в настоящее время обсуждается Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международным оборотным документам⁵.

* Подробнее см. добавление 1, ниже.

⁴ Деятельность МВФ в области подготовки кадров и оказания помощи изложена в докладе Генерального секретаря, представленном пятой сессии ЮНСИТРАЛ, посвященной вопросам подготовки кадров и оказания помощи в области права международной торговли (A/CN.9/65, пункт 12 д).

⁵ Относительно 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 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 1).

Н. Всемирный банк (Международный банк реконструкции и развития — МБРР)

Учебные курсы по закупкам

18. В течение последних нескольких лет Международный банк реконструкции и развития проявлял активную заинтересованность в учебных курсах по закупкам как в составлении программы для них, так и в содержании преподавания для официальных лиц в развивающихся странах. Так, например, Банк предоставил персонал и сделал скромный финансовый взнос в первые два региональных семинара ЮНИТАР/СИДА по этому вопросу, а также в семинар, финансируемый ПРООН, по закупкам в Индонезии.

I. Организация Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО)

Оценка многонациональных проектов и основы политики для их создания в развивающихся странах

19. В первой части исследования ЮНИДО по этому вопросу рассматривается вопрос о необходимости многонациональных проектов, включая их функции, достижение экономии за счет изменения масштабов работы и их отношения к развитию меньших развивающихся стран. Затем в нем рассматриваются условия сотрудничества, в число которых входит распределение выгод от такого сотрудничества, понятие «комплексной сделки» в проектах, месторасположение проектов, мероприятия по обеспечению доступа к рынкам в сотрудничающих странах, обеспечение финансирования и предпринимательства и переговоры по «комплексным сделкам» в многонациональных проектах. В третьей части исследования речь идет об оценке многонациональных промышленных проектов и делается попытка определить в количественном отношении выгоды от таких проектов. Это исследование будет опубликовано ЮНИДО в 1974 году.

Критическая оценка регионального промышленного сотрудничества в Восточной Африке

20. Это исследование ЮНИДО критически рассматривает региональное промышленное сотрудничество Восточно-африканского сообщества со времени его возникновения до настоящего времени. В нем рассматриваются три стадии регионального экономического сотрудничества в ходе эволюции Восточно-африканского сообщества, экономическое развитие в Восточной Африке, и, наконец, дается критическая оценка промышленного сотрудничества и рекомендации в отношении мер, которые могли бы способствовать сотрудничеству в промышленности в будущем. Предполагается, что исследование будет опубликовано ЮНИДО в 1974 году.

Роль многосторонних финансовых учреждений в содействии международному промышленному сотрудничеству

21. Этот документ был подготовлен ЮНИДО для совещания, созванного Генеральным секретарем ЮНКТАД для обсуждения роли многосторонних финансовых учреждений в содействии экономической интеграции в развивающихся странах. Он был опубликован ЮНИДО (издание № UNIDO/IPPD. 138).

Планирование договоров

22. Это руководство, в котором предпринята попытка показать промышленным руководителям, администраторам и инженерам развивающихся стран, как с помощью правильного планирования, организации и контроля можно упростить многие проблемы в области заключения договоров. В руководстве дается систематический анализ методов правильной организации работы по договорам и функций различных отделов проекта. Руководство должно быть издано в 1974 году.

Руководящие принципы для составления договорных соглашений по промышленным проектам

23. Цель этих руководящих принципов состоит в том, чтобы показать соответствующему персоналу в развивающихся странах, как составлять договоры для консультантов, подрядчиков по гражданским работам и поставщиков оборудования. Рассмотрены эти вопросы, имеющие особую важность для развивающихся стран, а также основные методы подготовки договоров. Руководящие принципы также включают раздел о международном арбитраже. В настоящее время работа находится в стадии завершения.

Соглашения по субконтрактам и лицензиям

24. Документы ЮНИДО ID/WG.136/3 и ID/WG.136/20 являются результатом совещания ЮНИДО о передаче технологии развивающимся странам через субконтрактные и лицензионные соглашения.

I. Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО)

Программы вложений в сельское хозяйство

25. Цель программ ФАО, касающихся иностранных вложений в сельское хозяйство на основе предпринятых исследований и обзоров, частично состоит в том, чтобы облегчить установление контактов между потенциальными вкладчиками, ответственными (например, МБРР, региональные банки развития, двусторонние программы помощи) или частными, и властями развивающейся страны, ответственными за определенный сектор, нуждающийся в капиталовложениях. В этом отношении имеет значение функционирование Программы промышленной кооперативной программы ФАО (ПКП).

26. Вторым аспектом программ ФАО является распространение информации, касающейся методов стимулирования вложений и контроля над ними и руководящих принципов для организации предприятий и управления ими, если это в какой-то мере включает совместные вложения или совместное участие в различных основных секторах сельского хозяйства, лесоводства и рыболовства. Примерами такой деятельности является исследование «Законодательство об иностранных инвестициях и сельское хозяйство» и «Справочник по договорам на использование лесных ресурсов общественных земель», ФАО, 1971 год. В настоящее время подготавливается подобное исследование совместных предприятий в области рыболовства.

II. МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

А. Азиатско-африканский правовой консультативный комитет

Единые правила, регулирующие международную куплю-продажу товаров

27. Этот вопрос включается в рабочую программу данного Комитета с 1969 года. Единый закон о международной продаже товаров вместе с поправками к нему, предложенный Рабочей группой по международной продаже товаров ЮНСИТРАЛ, рассматривался Постоянным подкомитетом на ежегодных сессиях, состоявшихся в Аккре (1970 год), Коломбо (1971 год) и Дели (1972 год).

Исковая давность (срок исковой давности) в международной купле-продаже товаров

28. Предложенный ЮНСИТРАЛ проект Конвенции по этому вопросу был детально рассмотрен Постоянным подкомитетом по международной продаже товаров на сессии в Дели (1973 год) вместе с исследованием по этому же вопросу, подготовленным секретариатом Комитета. Доклад Подкомитета в целом одобрил подход к конвенции как к практическому компромиссу и представил конкретные предложения о ее пересмотре. Доклад был распространен среди государств-членов для их комментариев, и некоторые государства-члены в целом одобрили доклад. Все полученные в дальнейшем комментарии будут переданы в секретариат ЮНСИТРАЛ.

Общие условия купли-продажи

29. Прделанная уже работа, начиная с сессии в Аккре (1970 год), включает принятие рабочей программы, предложенной Постоянным подкомитетом, подготовку проекта типового договора фоб/фас для использования в области продажи товаров в регионе, обсуждение и предлагаемый пересмотр проекта Подкомитетом и распространение проекта и предложений о пересмотре среди государств-членов, других государств афро-азиатского региона и заинтересованными торговыми ассоциациями в регионе для получения их комментариев. Сейчас подготавливается исследование, анализирующее полученные отзывы. Этот анализ и подготовленный секретариатом комментарий к нему вскоре будут распространены вместе с детальной анкетой, предназначенной для того, чтобы получить новую информацию, необходимую для продолжения проекта. Дальнейшая работа, включая составление проекта другого типового договора, намечена после получения ответов на вопросы анкеты.

Международные платежи

30. Работа, прделанная ЮНСИТРАЛ в этой области, может быть рассмотрена на соответствующей стадии.

Международный коммерческий арбитраж

31. Секретариат Комитета подготовил детальное исследование по некоторым аспектам международного коммерческого арбитража. Оно охватывает следующие вопросы: 1) институционный арбитраж

и специальный арбитраж; 2) назначение арбитражного трибунала; 3) место проведения арбитража; 4) соответствующее право для определения прав и обязанностей сторон, участвующих в договоре; 5) процедура арбитража; 6) арбитражные решения; 7) приведение в исполнение иностранных арбитражных решений. Это исследование было представлено Комитету на его сессии в Токио (1974 год) и детально рассмотрено Подкомитетом. Доклад Подкомитета с содержащимися в нем рекомендациями был предложен вниманию ЮНСИТРАЛ.

Предлагается, чтобы после исследования велась дальнейшая деятельность в свете обсуждения на токийской сессии (1974 год) с целью объединения и продолжения уже прделанной работы. С этой целью подготавливается детальная анкета, предназначенная для получения новой важной информации от правительств и торговых ассоциаций региона.

Коносаменты

32. В ответ на некоторые вопросы анкеты ЮНСИТРАЛ, касающиеся коносаментов, которые должна была рассмотреть Рабочая группа ЮНСИТРАЛ по этому вопросу, Секретариат подготовил детальный ответ на вопросы анкеты и распространил его среди государств-членов для их комментариев. Вопросы, о которых идет речь, были также рассмотрены Подкомитетом на сессии Комитета в Токио (1974 год), и доклад Подкомитета был направлен в ЮНСИТРАЛ для рассмотрения Рабочей группой. Дальнейшая работа ЮНСИТРАЛ будет находиться под наблюдением.

Устав линейных конференций

33. Секретариат подготовил детальное исследование по предложениям, итогом которого явилось проведение Конференции уполномоченных представителей по составлению Конвенции по этому вопросу в ноябре прошлого года. Оно было распространено среди государств-членов и других государств региона. После окончания работы Конференции в случае необходимости будет проведено дальнейшее исследование.

Многонациональные предприятия

34. Этот вопрос находится на рассмотрении и в случае необходимости будет надлежащим образом обсужден.

В. Азиатский банк развития

Проект исследования в области кредита и безопасности

35. В течение последних трех лет Азиатский банк развития совместно с Юридической ассоциацией для Азии и западной части Тихого океана (ЛАВАЗИА) осуществлял проект исследования в области кредита и безопасности. Этот проект касается изучения мероприятий по безопасности, которые могут провести национальные банки развития и подобные финансовые учреждения, расположенные в этом регионе. До настоящего времени Университет Квинсленд пресс, Квинсленд, Австралия, опубликовал восемь докладов государств и один объединенный доклад.

Ожидается, что к концу года будет закончен доклад об Австралии.

*С. Банк международных расчетов
Международные оборотные документы*

36. Через своего юрисконсульта Банк международных расчетов принял участие в работе над проектом единообразного законодательства в области международных переводных векселей и долговых обязательств, который рассматривается Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международным оборотным документам⁶.

Д. Европейский совет⁷

Единообразные правила в области «сроков давности»

37. Предыдущие стадии работ Европейского совета над «сроками давности» были изложены в докладах, представленных четвертой сессии (A/CN.9/59, пункт 23), пятой сессии (A/CN.9/71, пункты 21 и 22) и шестой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/82, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, V, пункты 37 и 38). Европейская конвенция об исчислении сроков исковой давности была открыта для подписания 16 мая 1972 года, но еще не вступила в силу.

38. На своем 229-м заседании, состоявшемся 19—27 февраля 1974 года, Комитет министров постановил организовать Комитет экспертов для изучения результатов Дипломатической конференции Организации Объединенных Наций по исковой давности международной купли-продажи товаров и действий, которые следует предпринять в отношении европейских норм погасительной давности, составленных Комитетом экспертов СОП.

Признание и принудительное осуществление иностранных решений по вопросам частного и торгового права

39. Предыдущие стадии работы по подготовке практического руководства по данному вопросу были описаны в докладах, представленных на четвертой сессии (A/CN.9/59, пункт 24), пятой сессии (A/CN.9/71, пункт 23) и шестой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/82, пункт 39). Комитет министров Европейского совета постановил организовать Редакционный комитет, который должен закончить практическое руководство по признанию и принудительному осуществлению иностранных юридических решений.

Ответственность за продукты

40. Комитет экспертов, назначенный в 1972 году, занимался подготовкой проекта единообразного законодательства или проекта конвенции, с тем чтобы

⁶ Относительно участия международных организаций в разработке проекта единообразного законодательства см. A/CN.9/WG.IV/WR.2, введение, пункт 3, примечание 6, и A/CN.9/77, пункт 3 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 1).

⁷ Данный доклад о текущей деятельности Европейского совета был составлен на основе нескольких источников; возможно, он не завершен в связи с тем, что Секретариат еще не получил от Совета сообщений о его деятельности в области международного торгового права.

согласовать законы государств-членов, касающиеся ответственности производителей за ущерб, причиненный их продуктами.

Е. Совет экономической взаимопомощи (СЭВ)

Конвенция о разрешении арбитражным путем гражданско-правовых споров, вытекающих из отношений экономического и научно-технического сотрудничества

41. Вышеупомянутая Конвенция обсуждалась в докладах, представленных пятой сессии (A/CN.9/71, пункт 26) и шестой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/82, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, V, пункт 42). Конвенция вступила в силу 13 августа 1973 года.

42. Конвенция предусматривает, что все споры между хозяйственными организациями, вытекающие из договорных и иных гражданско-правовых отношений, возникающих между ними в процессе экономического и научно-технического сотрудничества стран — участниц Конвенции, подлежат рассмотрению в арбитражном порядке, с исключением подсудности таких споров государственным судам.

Единообразный регламент арбитражных судов

43. Этот вопрос обсуждался в докладе, представленном шестой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/82, пункт 43). Единообразный регламент арбитражных судов при торговых палатах стран — членов СЭВ, включающий в себя положения об арбитражных сборах, расходах и издержках сторон, подготовлен Совещанием представителей стран — членов СЭВ по правовым вопросам, исходя из Комплексной программы дальнейшего углубления и совершенствования сотрудничества и развития социалистической экономической интеграции. Единообразный регламент одобрен Исполнительным комитетом в феврале 1974 года.

44. Регламент предусматривает единообразное урегулирование вопросов, касающихся компетенции арбитражных судов, их организации и деятельности, порядка производства дел. Исполнительный комитет рекомендовал странам — членам СЭВ принять меры к тому, чтобы к спорам между хозяйственными организациями стран — членов СЭВ, которые подлежат рассмотрению этими судами, применялись правила, соответствующие единообразному регламенту.

Общие условия технического обслуживания машин и оборудования, поставляемых во внешней торговле стран — членов СЭВ

45. В целях дальнейшего улучшения системы технического обслуживания машин и оборудования, поставляемых во внешней торговле стран — членов СЭВ, Постоянная комиссия СЭВ по внешней торговле завершила работу по совершенствованию «Общих условий технического обслуживания СЭВ 1962 года» и «Общих условий монтажа СЭВ 1962 года». В результате проведенной работы указанные выше документы 1962 года были приведены в соответствие с возросшими требованиями, предъявляемыми к техническому обслуживанию машин и оборудования,

поставляемых во внешней торговле стран — членов СЭВ; в них более четко определены права и обязанности продавца и покупателя при организации и осуществлении технического обслуживания и монтажа и смежные вопросы. Эти документы приведены в соответствие с «Общими условиями поставок СЭВ 1968 года». В результате совершенствования документов 1962 года Постоянной комиссией СЭВ по внешней торговле подготовлены «Общие условия технического обслуживания машин, оборудования и других изделий, поставляемых между организациями стран — членов Совета Экономической Взаимопомощи, управомоченных совершать внешнеторговые операции» (ОУТО СЭВ 1973 год) и «Общие условия монтажа и оказания других технических услуг, связанных с поставками машин и оборудования между организациями стран — членов Совета Экономической Взаимопомощи» (ОУМ СЭВ 1973 год).

46. Эти последние документы были одобрены Исполнительным комитетом соответственно в апреле и сентябре 1973 года. Исполнительный комитет рекомендовал странам — членам СЭВ ввести в действие указанные выше документы с 1 января 1974 года, имея в виду, что они подлежат применению к соответствующим контрактам, заключенным с 1 января 1974 года между организациями стран — членов СЭВ, управомоченными совершать внешнеторговые операции.

47. Постоянная комиссия СЭВ по внешней торговле усовершенствовала также Общие принципы обеспечения запасными частями машин и оборудования, поставляемых во внешней торговле между странами — членами СЭВ и СФРЮ. Эти общие принципы были одобрены Исполнительным комитетом в апреле 1973 года.

Доклад о правовых вопросах, связанных с заключением и реализацией договоров о специализации и кооперировании производства

48. Доклад подготовлен Совещанием представителей стран — членов СЭВ по правовым вопросам в целях содействия странам — членам СЭВ и их хозяйственным организациям в единообразном решении некоторых правовых вопросов, связанных с заключением и реализацией договоров о специализации и кооперировании производства.

49. Доклад одобрен Исполнительным комитетом в декабре 1973 года. Исполнительный комитет рекомендовал странам — членам Совета, а также поручил органам Совета учитывать содержащиеся в докладе рекомендации при подготовке в органах СЭВ и заключении хозяйственными организациями стран договоров о специализации и кооперировании производства. Совещанием представителей стран — членов СЭВ по правовым вопросам поручено на основе положений упомянутого доклада и сложившейся практики в области заключения договоров по специализации и кооперированию производства разработать проект единообразного (унифицированного) урегулирования вопросов, связанных с заключением и реализацией таких договоров.

F. Межамериканский юридический комитет (Организация американских государств)

Межамериканская специализированная конференция по международному частному праву

50. Ранние этапы работы Комитета были охарактеризованы в докладе, представленном пятой сессии (A/CN.9/71, пункты 36 и 37) и шестой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/82, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, V, пункт 49). В число проектов конвенций и других документов, подготовленных Межамериканским юридическим комитетом для Межамериканской специализированной конференции по международному частному праву входят следующие документы: резолюция о многонациональных торговых компаниях, резолюция о международной купле-продаже товаров, проект конвенции о переводных векселях, чеках и простых векселях, находившихся в международном обращении, и проект конвенции о договорах о морской и сухопутной перевозке.

51. Эти документы были одобрены Комитетом на его совещании, состоявшемся в июле—августе 1973 года. Межамериканская специализированная конференция по международному частному праву состоится в Панаме с 14 января 1975 года.

G. Международный банк экономического сотрудничества (МБЭС)

Международный торговый арбитраж

52. В 1972 году был принят проект Международной конвенции о разрешении арбитражным путем гражданско-правовых споров, вытекающих из отношений экономического и научно-технического сотрудничества. Русский текст Конвенции был подписан 26 мая 1972 года представителями восьми правительств стран — членов СЭВ. Текст был опубликован в официальных бюллетенях стран — участниц Конвенции (например, официальный текст Конвенции на русском языке опубликован вместе с переводом на польский язык в седьмом номере «Dziennik Ustaw» за 1974 год).

53. Конвенция вступила в силу на девятнадцатый день со дня сдачи на хранение депозитарию пятого документа ратификации, то есть с 13 августа 1973 года. Конвенция была ратифицирована шестью из восьми стран — членов СЭВ. К ней могут присоединиться другие страны при условии одобрения странами, ратифицировавшими Конвенцию ранее.

54. Конвенция предусматривает создание системы постоянных арбитражных судов, находящихся при Торговых палатах государств-участников. Любые споры между экономическими организациями (включая международные экономические организации стран — членов СЭВ, если их уставы предусматривают применение Конвенции), возникающие в результате договорных и других гражданских отношений, имеющих место при экономическом и научно-техническом сотрудничестве стран-участниц, должны передаваться на рассмотрение арбитражному суду, находящемуся при Торговой палате страны-ответчика или, по усмотрению сторон, в третьей стране.

участнице этой Конференции. Конференция предусматривает и обеспечивает выполнение решений арбитражного суда в участвующих странах. Действие статей Конвенции не распространяется на межгосударственные организации.

Многонациональные предприятия

55. В результате создания странами — членами СЭВ ряда международных экономических организаций возникли проблемы, связанные с открытием и ведением счетов этих организаций в МБЭС и предоставлением им займов. В настоящее время МБЭС занимается изучением вышеупомянутых проблем, поскольку можно ожидать, что эти организации обратятся к нему с просьбой о предоставлении займов.

Н. Международный институт унификации частного права (МИУЧП)

56. Подробное обсуждение работы МИУЧП в областях, имеющих отношение к праву международной торговли, излагается в докладах, представленных пятой сессии (A/CN.9/71, пункты 38—53) и шестой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/82, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, V, пункты 51—58).

Прогрессивная кодификация общей части договорного права

57. Предварительный доклад сравнительного права о невыполнении договоров и санкциях за невыполнение подготовлен секретариатом МИУЧП и представлен Совету управляющих МИУЧП на его пятьдесят второй сессии (апрель 1973 года) (документ U.D.P. 1973 — Etudes: L — Droit des obligations, Doc. 4). Совет утвердил предложение о работе в этой области и постановил создать комитет правительственных экспертов узкого состава, имеющих особые знания в области различных систем общего права, гражданского права и систем права социалистических государств и, кроме того, непосредственно занимающихся проблемами международной торговли.

58. На своей пятьдесят третьей сессии (февраль 1974 года) Совет изучил таблицу сравнений, подготовленную секретариатом, в которой даются существующие в настоящее время положения относительно составления, действительности, толкования, выполнения и невыполнения договоров (документ Etudes L, Doc. 5, UNIDROIT 1973). Этот документ должен облегчить работу Комитета узкого состава, приступившего к изучению различных проблем во время своей первой сессии, состоявшейся в феврале 1974 года.

Предварительный проект закона об унификации некоторых правил, связанных с действительностью договоров о международной продаже товаров

59. Вышеупомянутый предварительный проект единообразного закона вместе с пояснительным докладом, подготовленным в Max Planck Institut für ausländisches und internationales Privatrecht (documents U.D.P. 1972 — Etudes XVI/B — Doc. 20 and 21), был распространен на шестой сессии ЮНСИТРАЛ. Ожидается, что Комиссия решит воп-

рос о дальнейших мерах, которые должны быть приняты в этой области, на будущей сессии.

Проект единообразного закона о защите добросовестного покупателя товаров

60. Этот проект, сопровождаемый пояснительным докладом (документ U.D.P. 1968, paper XLV, Doc. 37), был представлен Комитету правительственных экспертов, который в 1973 году провел два совещания и проведет третье совещание в июне 1974 года. Предполагается, что работа по этой теме будет завершена в 1974 году. Пересмотренный проект в форме конвенции, содержащей единообразный закон, будет представлен правительствам для утверждения на Дипломатической конференции.

Агентство

61. Этот проект, пересмотренный Комитетом правительственных экспертов (Etude XIX, Doc. 55, UNIDROIT 1974), должен быть представлен в форме конвенции, содержащей единообразный закон, для утверждения правительствами на Дипломатической конференции, с тем чтобы он был принят в ближайшем будущем.

Согласование правовых режимов, связанных с ответственностью перевозчика товаров и пассажиров — изучение золотой оговорки в международных конвенциях в связи с транспортировкой

62. В рамках этой общей темы, которая включала один из первоочередных вопросов, касающихся программы работы Совета управляющих на его пятьдесят третьей сессии, в результате пожелания, выраженного в особый день унификации транспортного права (Рим, 27 апреля 1973 года), Секретариат подготовил доклад и вопросник для изучения проблемы, создаваемой различными денежными единицами (золотые оговорки), перечисленными в международных конвенциях, в частности о перевозке и о переводе этих единиц в национальные валюты. Секретариат занимается составлением доклада на основе полученных на вопросник ответов.

Правовой статус транспортных средств на воздушной подушке (в особенности морских транспортных средств, таких как Ховеркрафт и Навилейнс)

63. Выводы доклада, подготовленного секретариатом МИУЧП в результате проделанных им исследований в отношении состояния права, существующего в различных странах в этой области, были представлены Комитету правительственных экспертов с ограниченным числом членов, занимающемуся рассмотрением вопроса, который выработал руководящие принципы будущей работы, которая должна быть проделана расширенным Комитетом правительственных экспертов на основе перечня задач, куда входят различные вопросы, составляющие предмет изучения. Первые из этих вопросов, которые будут рассмотрены Комитетом в 1974 году, касаются регистрации и национальной принадлежности транспортных средств на воздушной подушке.

Перевозка живых животных

64. От имени ЮНСИТРАЛ Секретариат провел исследование, касающееся перевозки живых животных различными видами транспорта с целью включения этой формы перевозок в Гаагские правила, пересматриваемые в настоящее время ЮНСИТРАЛ (документ A/CN.9/WG.III/WR.11)*. В выводах этого исследования приветствуется такое включение и высказываются различные предложения о путях его осуществления. На своей шестой сессии (Женева, февраль 1974 года) Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок постановила включить эту форму перевозок в пересмотренные правила и после внесения небольшой поправки приняла одно из этих предложений.

Дорожный транспорт

65. Конвенция, касающаяся соглашения о международной перевозке пассажиров и багажа по шоссе-ным дорогам (C.V.R.), подготовленная Экономической комиссией для Европы Организации Объединенных Наций на основе проекта МИУЧП, была открыта для подписания в Женеве 1 марта 1973 года.

66. Та же Комиссия просила МИУЧП подготовить комментарий к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки, подписанной в Женеве 19 мая 1956 года и разработанной ООН/ЭКЕ на основе проекта МИУЧП.

Речной транспорт

67. Конвенция об ограничении ответственности судовладельцев (C.L.N.), разработанная Экономической комиссией для Европы Организации Объединенных Наций на основе проекта МИУЧП, была открыта для подписания в Женеве 1 марта 1973 года.

68. Проект Конвенции о соглашении о перевозке пассажиров и багажа по внутренним водным путям (C.V.N.), разработанный МИУЧП, в настоящее время пересматривается Экономической комиссией для Европы в целях его принятия правительствами.

69. Проект Конвенции о соглашении о перевозке товаров по внутренним водным путям (C.M.N.), который был разработан той же Комиссией на основе проекта МИУЧП и который не был открыт для подписания правительствами в 1960 году, в настоящее время пересматривается по просьбе Комиссии Комитетом правительственных экспертов, созданным МИУЧП.

Ответственность производителей

70. По просьбе Европейского совета МИУЧП провел сравнительное исследование ответственности производителей в государствах — членах Европейского совета в Соединенных Штатах Америки, Канаде и Японии. Институт принимает активное участие в работе Комитета экспертов Европейского совета, который занимается разработкой проекта международной конвенции в этой области.

Договор владельцев гостиниц

71. Секретариат МИУЧП подготовил предварительный доклад о договоре владельцев гостиниц, который был представлен Рабочему комитету экспертов МИУЧП. Этот Комитет в марте 1974 года провел заседание, на котором он разработал руководящие указания с целью подготовки предварительного проекта единых положений по этому вопросу.

III. МЕЖДУНАРОДНЫЕ НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

A. Международная торговая палата (МТП)

Международная продажа товаров

72. Рабочая группа МТП по условиям торговли получила более широкие полномочия и в настоящее время имеет следующие задачи:

а) Окончательный проект определения термина, известного как «франко-аэропорт», который является максимально близким воздушно-перевозочным эквивалентом фоб, в настоящее время должен быть распространен среди национальных комитетов МТП для комментария в целях его окончательного принятия осенью этого года.

б) В сотрудничестве с Экономической комиссией для Европы была предложена стандартная форма сокращений из трех букв для каждого из международных торговых терминов 1953 года и других торговых терминов, определенных МТП. Выражается надежда, что на этой основе можно будет ввести цифровую кодовую систему для обозначения тех же терминов в целях автоматической обработки информации. Эту работу планируется сделать совместно с ЭКЕ.

в) В связи с конкретными торговыми терминами в двух отдельных областях комбинированных и контейнерных перевозок в настоящее время должен быть распространен вопросник в целях установления существующей практики.

Международные платежи

73. Штаб-квартира МТП подготовила для Секретариата Организации Объединенных Наций доклад о ходе работы над унифицированными правилами и обычаями и договорными гарантиями, и этот доклад будет выпущен в качестве документа ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/89) для рассмотрения на ее седьмой сессии.

74. Предполагается, что окончательный вариант вышеупомянутого доклада будет составлен в мае 1974 года Рабочей группой Комиссии МТП по банковской технике и практике.

Международный торговый арбитраж

75. В настоящее время пересматриваются правила МТП по примирению и арбитражу с целью учета изменений в мире с момента вступления в силу 1 июня 1955 года существующих правил. Распорядок работы таков, что можно надеяться на вступление в

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 3.

силу пересмотренных правил или в начале 1975 года или позднее в том же году.

76. В результате все более широкого географического и лингвистического распространения арбитража МТП существующие правила были изданы на арабском, немецком и испанском языках, помимо официальных французского и английского рабочих языков МТП. Кроме этих изданий, опубликованных международной штаб-квартирой, значительное количество национальных комитетов также опубликовали переводы на свои национальные языки.

Международное законодательство в области морских перевозок

77. В 1973 году МТП активно участвовала в деятельности Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок и представила в нескольких случаях свои мнения по вопросам, изучаемым в связи с пересмотром Гаагских правил.

78. В настоящее время Рабочая группа Общей транспортной комиссии занимается исследованием с целью выработки указаний в отношении возможного влияния на общий размер страховой премии в результате определенных изменений распределения риска (например, исключение защиты перевозчика путем ссылки на ошибку при кораблевождении и управлении им и при пожаре) между перевозчиком и владельцем груза при морских перевозках. Есть надежда, что исследование, проводимое совместно с грузоотправителями, судовладельцами, клубами Р и I, страховщиками груза и юридическими экспертами, будет завершено к концу 1974 года.

79. В октябре в Дели МТП организует также трехдневную конференцию на тему «Международные морские перевозки — коммерческая точка зрения», на которой будут рассмотрены широкие аспекты международного законодательства в области морских перевозок.

Единые правила для договора комбинированной перевозки

80. Единые правила МТП для договора комбинированной перевозки, опубликованные в ноябре 1973 года, включают комплекс минимальных правил, которые должны служить руководством для приемлемого и легко опознаваемого документа на комбинированную перевозку. Им может быть придана юридическая сила путем включения в частные договоры на комбинированную перевозку. Выдавая документ на комбинированную перевозку в соответствии с правилами МТП, исполнитель договора комбинированной перевозки берет на себя полную ответственность за выполнение всей операции по перевозке, включая ответственность за ущерб, убытки и задержки.

81. Работа над этими правилами была начата в октябре 1972 года Объединенным комитетом МТП по контейнеризации, в который входят представители различных видов транспорта и грузоотправителей, банкиры, страховщики, органы по содействию торговле и экспедиторы стран всего мира. Правила были разработаны в сотрудничестве с ФИАТА, КМИ, МСЖД, МСАТ, МПС, МСМС и некоторыми другими международными организациями.

82. Эти правила не предрешают результатов, которые, возможно, будут достигнуты ЮНКТАД в ходе разработки международной конвенции о смешанных перевозках, а должны временно использоваться, пока такая конвенция не будет одобрена и выполнена, и должны создать основу для стандартизации договоров на комбинированную перевозку и прав и ответственности сторон договора на комбинированную перевозку.

Многонациональные предприятия

83. Вопросник, полученный от ЮНСИТРАЛ по этой теме, был рассмотрен Комиссией МТП по международной торговой практике. В ответе на этот вопросник, в частности, обращалось внимание на руководящие указания МТП о международных инвестициях.

84. В отношении многонациональных предприятий МТП, через своего председателя д-ра Ренато Ломбарди, сделала также представление группе занимающих высокое положение лиц, созданной Экономическим и Социальным Советом Организации Объединенных Наций, для изучения их роли и влияния.

В. Международный морской комитет (ММК)

Международное законодательство в области морских перевозок

85. Международный морской комитет занимается в основном подготовкой международного законодательства в области морских перевозок. Кроме того, была начата работа, связанная с международным торговым арбитражем в вопросах морских перевозок. Эта программа работы включает:

пересмотр Международной конвенции 1957 года об ограничении ответственности владельцев морских судов;

пересмотр Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (1924 год), и Протокола поправок к данной Конвенции (1968 год);

пересмотр Йорк-Антверпенских правил, касающихся общих средних договоров на строительство судов;

комбинированные перевозки и связанная с ними документация.

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ (ЮНКТАД)

Добавление 1

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Кодекс поведения линейных конференций

1. Подготовительный комитет, учрежденный Генеральной Ассамблеей резолюцией 3035 (XXVII), в которой Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций предлагается 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 об уставе линейных конференций, провел свою первую сессию с 8 по 26 января 1973 года и свою вторую сессию с 4 по 29 июня 1973 года в Женеве¹. На рассмотрении Подготовительного комитета находились, кроме других документов, проект кодекса поведения линейных конференций в качестве приложения к резолюции 66 (III) ЮНКТАД. На второй сессии 16 развитых стран с рыночной экономикой представили контрпредложения по проекту кодекса поведения линейных конференций². Подготовительный комитет составил в качестве приложения к докладу о своей второй сессии предлагаемый текст кодекса поведения для рассмотрения его проводимой в рамках ООН Конференцией полномочных представителей по кодексу поведения линейных конференций³.

2. Конференция (проводимая в рамках ООН) полномочных представителей по кодексу поведения линейных конференций провела две сессии в Женеве с 12 ноября по 15 декабря 1973 года и с 11 марта по 6 апреля 1974 года. Всего в конференции приняли участие 92 государства — члена ЮНКТАД.

3. Члены Объединенной группы по законодательству в области морских перевозок, состоящей из представителей ЮНКТАД и Управления ООН по правовым вопросам, обслуживали как заседания Подготовительного комитета, так и заседания Конференции.

4. Конференция выполнила свою задачу 6 апреля 1974 года принятием Конвенции о кодексе поведения линейных конференций. В результате проведения поименного голосования Конвенция была принята 72 голосами против 7 при 5 воздержавшихся. Заключительный акт Конференции (ООН) полномочных представителей был принят Конференцией и подписан всеми участвовавшими государствами при закрытии Конференции, за исключением 8 государств.

5. Конвенция будет открыта для подписания в Центральных учреждениях Организации Объединен-

ных Наций с 1 июля 1974 года по 30 июня 1975 года включительно, а после этого срока останется открытой для присоединения.

Международные смешанные перевозки

6. В соответствии с решением 96 (XII), принятым 10 мая 1973 года Советом по торговле и развитию, была создана Межправительственная подготовительная группа по Конвенции о международных смешанных перевозках в составе 68 членов для разработки предварительного проекта конвенции о международных смешанных перевозках согласно просьбе Экономического и Социального Совета, содержащейся в пункте 2 его резолюции 1734 (LIV) от 10 января 1973 года.

7. В этом решении Совет по торговле и развитию просил секретариат ЮНКТАД подготовить исследование, упомянутое в пункте 1 резолюции 1734 (LIV) Экономического и Социального Совета с учетом любых дополнительных руководящих указаний, которые могут быть даны Секретариату Межправительственной подготовительной группой на ее первой сессии относительно этих исследований.

8. Межправительственная подготовительная группа провела свою первую сессию в Женеве с 29 октября по 2 ноября 1973 года.

9. Основным документом, который находится на рассмотрении Группы и который обсуждался в ходе первой сессии, была записка секретариата ЮНКТАД, озаглавленная: «Некоторые проблемы, связанные со смешанными перевозками»⁴. Представители развитых стран с рыночной экономикой, развивающихся стран и некоторых социалистических стран Восточной Европы также представили рабочие документы⁵.

10. На восьмом заседании Председатель Межправительственной подготовительной группы, подводя итоги работы Группы, сказал, что представленные рабочие документы являются полезным руководящим материалом для работы секретариата ЮНКТАД. Члены Объединенной группы по законодательству в области морских перевозок помогли в обслуживании заседаний этой сессии.

Сотрудничество с ЮНСИТРАЛ

11. Члены Объединенной группы по законодательству в области морских перевозок подготовили проекты исследований по темам: «Ответственность морских перевозчиков за задержку», «Документальная сфера применения Конвенции» и «Географическая сфера применения Конвенции», которые были частью

⁴ Документ TD/B/AC.15/2.

⁵ Документ TD/B/AC.15/3 и Add.1, содержащий документы, представленные Экономической комиссией для Африки, Экономической комиссией для Азии и Дальнего Востока, Экономической комиссией для Европы и Экономической комиссией для Латинской Америки, а также документы TD/B/AC.15/L.2, TD/B/AC.15/L.3; TD/B/AC.15/L.5 и TD/B/AC.15/L.6.

¹ Доклады первой и второй сессий Подготовительного комитета содержатся в документе TD/CODE/1 и TD/CODE/PC/3 и TD/CODE/2 и TD/CODE/PC/9.

² Текст контрпредложений см. документ TD/CODE/2, приложение III.

³ Там же, приложение I.

тематики, включенной в рабочий документ, озаглавленный «Третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/WG.III/ WP.12, том I—3)*». Этот доклад был представлен шестой сессии Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок.

12. Руководитель Объединенной группы по законодательству в области морских перевозок принимал участие в качестве наблюдателя ЮНКТАД в работе шестой сессии Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок.

13. Два члена Объединенной группы помогали секретариату ЮНСИТРАЛ в обслуживании шестой сессии Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок. В настоящее время члены Объединенной группы работают над проектом исследования, решение о подготовке которого было принято на пятой сессии Рабочей группы, куда входят первый и третий вопросы третьего вопросника о коносаментах, о «содержании договора, о перевозке товаров морем» и «юридической силе коносаментов при защите добросовестного приобретателя коносамента», соответственно. Исследования по этим темам будут включены в доклад, представляемый секретариатом ЮНСИТРАЛ седьмой сессии Рабочей группы.

Договоры фрахтования судов

14. Доклад, озаглавленный «Договоры о фрахтовании судов», о правовых, торговых и экономических аспектах фрахтования судов был составлен секретариатом ЮНКТАД для представления его на рассмотрение Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок на ее четвертой сессии. Доклад содержится в документе TD/B/C.4/ISL/13. Предварительно намечено провести четвертую сессию этой Рабочей группы с 27 января по 7 февраля 1975 года во Дворце Наций в Женеве.

Участники конвенций

15. Организация африканского единства приглашена ЮНКТАД принять участие в рассмотрении одного пункта ее повестки дня, относящегося к Кодексу поведения линейных конференций, на двадцать второй очередной сессии Совета министров с 25 февраля по 5 марта 1974 года в Аддис-Абебе, Эфиопия. Два члена Объединенной группы по законодательству в области морских перевозок приняли участие в этой сессии.

Вторые курсы ЮНКТАД по подготовке (на французском языке) кадров в области экономики и управления перевозками, 1973 год

16. Один из членов Объединенной группы по законодательству в области морских перевозок прочитал серию лекций по морскому праву на курсах, которые проходили во Дворце Наций в Женеве в период со 2 июля по 23 ноября 1973 года. Тематика включала правовые аспекты, относящиеся к коносаментам,

чартер-партиям и морской страховке, а также кодексу поведения линейных конференций.

Техническая помощь

17. Секретариат ЮНКТАД, выполняя часть своей программы технической помощи, в сотрудничестве с другими органами системы Организации Объединенных Наций принимал участие в различных программах по оказанию помощи развивающимся странам в правовых вопросах, связанных с морскими перевозками.

МНОГОНАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Рабочая группа по составлению Хартии экономических прав и обязанностей государств и регулированию деятельности многонациональных корпораций

18. Рабочая группа по составлению Хартии экономических прав и обязанностей государств была учреждена в соответствии с резолюцией 45 (III) Конференции для выработки проекта Хартии.

19. Группа провела свои первую и вторую сессии в Женеве с 12 по 23 февраля и с 13 по 22 июля 1973 года. Генеральная Ассамблея на своей двадцать восьмой сессии в 1973 году рассмотрела доклад Рабочей группы о ее первой и второй сессиях и замечания, сделанные по этим докладам Советом по торговле и развитию на его тринадцатой сессии (август — сентябрь 1973 года). В своей резолюции 3082 (XXVIII) Генеральная Ассамблея постановила продлить, учитывая достигнутые успехи, полномочия Рабочей группы еще на две сессии в соответствии с рекомендацией Совета по торговле и развитию, содержащейся в его решении 98 (XIII).

20. На своей третьей сессии, которая была проведена в Женеве с 4 по 22 февраля 1974 года, Группа продолжила свою работу, начатую на предыдущей сессии, и представила в своем докладе сводный текст, отражающий проделанную работу на этой сессии. Текст содержит несколько согласованных пунктов, однако по большинству пунктов имеется несколько вариантов (документ TD/B/AC.12/3, доклад Группы о своей третьей сессии).

21. Четвертая сессия Группы будет проведена в Мехико с 10 по 28 июня 1974 года. Предполагается, что там Рабочая группа, в соответствии с просьбой, содержащейся в резолюции 3082 (XXVIII) Генеральной Ассамблеи, и «завершит в качестве первого шага по кодификации и разработке этого вопроса подготовку окончательного проекта Хартии экономических прав и обязанностей государств с целью рассмотрения и одобрения его Генеральной Ассамблеей на ее двадцать девятой сессии».

22. С самого начала на рассмотрении Группы находились предложения, сделанные некоторыми государствами-членами, о включении в Хартию положений, относящихся к многонациональным корпорациям. Эти положения относятся к регулированию деятельности этих корпораций и к сотрудничеству между государствами в свете этого регулирования. Рабочая группа пока еще не достигла договоренности по этому вопросу, и он будет в дальнейшем рассмот-

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, выше.

рен в Мехико на основе вариантных формулировок, изложенных в пункте 11 главы II в пункте 7 доклада третьей сессии Группы (TD/V/AC.12/3). (См. также документы TD/V/AC.12/1, TD/V/AC.12/2 и Add.1 — доклады Рабочей группы о ее первой и второй сессиях.)

Ограничительная деловая практика

23. Как указано в записке о многонациональных предприятиях (A/CN.9/83) от 16 марта 1973 года, представленной Генеральным секретарем шестой сессии Комиссии, Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) на своей третьей сессии приняла резолюцию по ограничительной деловой практике, а именно, резолюцию 73 (III). Текст этой резолюции изложен в приложении III этой записки.

24. В этой резолюции содержится призыв к ЮНКТАД изучить и выявить все методы ограничительной деловой практики, включая, в частности, практику, которая вытекает из деятельности многонациональных корпораций и предприятий, которые оказывают неблагоприятное влияние на торговлю и развитие развивающихся стран. В этой связи Конференция постановила, что следует рассмотреть возможность разработки руководящих принципов для рассмотрения их правительствами развитых и развивающихся стран в отношении практики ограничения свободы экономической деятельности, затрагивающей развивающиеся страны. Кроме того, резолюция призывает Секретариат рассмотреть также вопрос о выработке для развивающихся стран элементов типового закона или типовых законов в отношении ограничительной деловой практики.

25. Как указывается далее в вышеупомянутой записке, Конференция учредила Специальную группу экспертов по ограничительной деловой практике. Эта Группа экспертов, выступающих в своем личном качестве, встретила в Женеве с 19 по 30 марта 1973 года, и ее доклад содержится в документе TD/V/C.2/119. Пункты 29—55 этого доклада специально относятся к практике ограничения экономической деятельности в связи с операциями многонациональных корпораций в развивающихся странах. Затем в августе 1973 года доклад этой Группы был рассмотрен Комитетом ЮНКТАД по промышленным товарам в ходе первой части его шестой сессии, и Комитет постановил, что Генеральный секретарь ЮНКТАД должен созвать еще одну специальную группу экспертов для продолжения работы в соответствии с резолюцией 73 (III)⁶. Проведение

встречи этой Группы намечено на более поздний срок этого года.

26. Что касается работы, проводимой в других организациях в области ограничительной деловой практики, то следует упомянуть, что Экономический и Социальный Совет в резолюции 1721 (L III) рекомендовал Исследовательской группе видных деятелей по вопросам о влиянии многонациональных корпораций на процесс развития и на международные отношения учитывать работу Специальной группы (ЮНКТАД) экспертов по ограничительной деловой практике. В свете этого Комитет по промышленным товарам просил Генерального секретаря ЮНКТАД информировать Исследовательскую группу видных деятелей о работе Специальной группы экспертов по ограничительной деловой практике и о соответствующих разделах доклада Комитета.

ЕВРОПЕЙСКИЙ СОВЕТ

Добавление 2

1. Проект европейских норм погасительной давности в области гражданского и торгового права

Проект европейских норм будет рассмотрен после Дипломатической конференции Организации Объединенных Наций по исковой давности международной купли-продажи товаров и с учетом результатов этой конференции, с тем чтобы определить действия, которые следует предпринять в целях осуществления проекта этих норм.

2. Международные аспекты юридической защиты прав кредиторов

Европейский комитет сотрудничества в области права решил не рекомендовать в данный момент создания Комитета экспертов в рамках Европейского совета, учитывая работу Европейского сообщества в этой области.

3. Признание и осуществление иностранных судебных решений по вопросам гражданского и торгового права

Окончательный текст практического руководства по данному вопросу будет, по всей вероятности, готов через несколько месяцев и будет опубликован.

4. Ответственность производителей

Комитет экспертов продолжает свою работу и в январе 1974 года провел свое четвертое заседание, в ходе которого он одобрил в первом чтении некоторые тексты проекта Конвенции об ответственности производителей.

⁶ Документ TD/V/466 — TD/V/C.2/134 (Официальные отчеты Совета по торговле и развитию, тринадцатая сессия, Дополнение № 5, глава 5, пункты 211—247).

I. ДОКУМЕНТЫ, ПРИНЯТЫЕ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ВОПРОСУ ОБ ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ (ПОГАСИТЕЛЬНЫХ СРОКАХ) В МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПЛЕ-ПРОДАЖЕ ТОВАРОВ (20 мая — 14 июня 1974 года)*

A. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ (A/CONF.63/14 в Согг.1)

1. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, рассмотрев главу II доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии в 1972 году [Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/8717), глава II]¹, в которой содержится проект Конвенции об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров, постановила в своей резолюции 2929 (XXVII) от 28 ноября 1972 года² созвать международную конференцию полномочных представителей в 1974 году 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. Вслед за этим Генеральная Ассамблея в своей резолюции 3104 (XXVIII) от 12 декабря 1973 года³ просила Генерального секретаря созвать Конференцию в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 20 мая по 14 июня 1974 года.

2. Конференция Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров состоялась в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 20 мая по 14 июня 1974 года.

3. На Конференции были представлены шестьдесят пять следующих государств: Австралия, Австрия, Алжир, Барбадос, Белорусская Советская Социалистическая Республика, Бельгия, Болгария, Бразилия, Ватикан, Венгрия, Гайана, Гана, Гватемала, Германская Демократическая Республика, Греция, Дания, Египет, Заир, Индия, Индонезия, Ирак, Иран, Ирландия, Испания, Канада, Катар, Кения, Кипр, Колумбия, Корейская Народно-Демократическая Республика, Коста-Рика, Куба, Мали, Марокко, Мексика, Монголия, Нигерия, Нидерланды, Никарагуа, Норвегия, Объединенная Республика Камерун, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Пакистан, Польша, Республика Вьетнам, Сальвадор, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Таиланд, Украинская ССР, Федеративная Республика Германия, Филиппины, Финляндия, Франция, Чехословакия, Чили, Швейцария, Швеция, Эквадор, Югославия, Япония.

4. Три государства — Мадагаскар, Перу и Румыния — направили наблюдателей на Конференцию.

5. Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря пригласить заинтересованные специализированные учреждения и международные организации, а также Совет Организации Объединенных Наций по Намибии принять участие в Конференции в качестве наблюдателей. Наблюдателей направили Европейский совет, Международная торговая палата, Гагская конференция по частному международному праву и Совет Организации Объединенных Наций по Намибии.

6. Конференция избрала г-на Жоржа Баррера Графа (Мексика) Председателем.

7. Конференция избрала заместителями Председателя представителей следующих государств: Австралия, Алжира, Бельгии, Бразилии, Гайаны, Ганы, Федеративной Республики Германии, Дании, Заира, Индии, Кении, Кипра, Нигерии, Польши, Сингапура, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Филиппин, Франции, Чили и Японии.

8. Конференцией были учреждены следующие комитеты:

Генеральный комитет

Председатель: Председатель Конференции

Члены Комитета: Председатель и Заместители председателя Конференции и Председатели Первого и Второго комитетов

Первый комитет

Председатель: г-н Мохсен Шафих (Египет)

Заместители председателя: г-н Нехемияс Гуэйрос (Бразилия),

г-н Л. Х. Кху (Сингапур), г-н Элиас А. Криспис (Греция)

Докладчик: г-н Людвик Копах (Чехословакия)

Второй комитет

Председатель: г-н Георги Кампис (Венгрия)

Заместители председателя: г-н Т. И. Адезалу (Нигерия),

г-н Г. С. Парк (Канада), г-н Г. С. Раджа (Индия)

Редакционный комитет

Председатель: г-н Энтони Г. Гест (Соединенное Королевство)

Члены Комитета: Австрия, Бразилия, Заир, Индия, Мексика, Нигерия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Филиппины, Франция и Чехословакия.

Комитет по проверке полномочий

Председатель: г-н Хосе М. Зelaya (Никарагуа)

Члены Комитета: Бразилия, Гана, Монголия, Нидерланды, Никарагуа, Объединенная Республика Танзания, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик и Япония.

9. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций был представлен г-ном Блэйн Слоан, директором отдела по общеправовым вопросам Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций, а в его отсутствие — г-ном Джоном О. Хонкольдом, начальником Отделения по праву международной торговли. Г-н Г. У. Уэттлз, главный сотрудник Управления юрисконсульта, исполнял обязанности исполнительного секретаря.

10. Генеральная Ассамблея в своих резолюциях 2929 (XXVII) и 3104 (XXVIII), созывая Конференцию, направила Конференции в качестве основы для ее рассмотрения сроков исковой давности (погасительных сроков) в международной купле-продаже товаров проект конвенции, содержащийся в главе II доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии [Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/8717)]⁴ вместе с комментариями к нему (A/CONF.63/5)⁵ и

* Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров будут изданы в качестве документа A/CONF.63/16.

¹ Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, А.

² Там же, том IV: 1973 год, часть первая, I, С.

³ Воспроизводится в настоящем томе, часть первая, I, С.

⁴ Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, А.

⁵ Комментарий ранее приводился в документе A/CN.9/73, там же, часть вторая, I, В, 3.

аналитической подборкой замечаний и предложений правительств и заинтересованных международных организаций (A/CONF.63/6 и Add.1 и Add.2).

11. Конференция вначале передала для рассмотрения части I и III проекта конвенции Первому комитету и части II и IV — Второму комитету. Затем она передала статьи 37 и 38 Второму комитету. Рабочей группе, в состав которой входили Бельгия, Гана, Мексика, Сингапур и Союз Советских Социалистических Республик, была поручена подготовка преамбулы, заключительного акта и резолюций.

12. На основе обсуждений, занесенных в отчеты Конференции (A/CONF.63/SR.1—SR.10), и отчетов Первого комитета (A/CONF.63/SR.1—SR.25), его доклада (A/CONF.63/9) и дополнений к 1 по 8, отчетов Второго комитета (A/CONF.63/SR.1—SR.4) и его доклада (A/CONF.63/12) Конференция составила Конвенцию об исковой давности в международной купле-продаже товаров.

13. Эта Конвенция была принята Конференцией 12 июня 1974 года и открыта для подписания с 14 июня 1974 года до 31 декабря 1975 года в соответствии с ее положениями в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. Конвенция была также открыта для присоединения в соответствии с ее положениями.

14. Конвенция сдана на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

15. Конференция также приняла следующую резолюцию, которая прилагается к настоящему Заключительному акту: «Выра-

жение признательности Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли».

В ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЭТОГО представители подписали настоящий Заключительный акт.

СОВЕРШЕНО в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке четырнадцатого июня тысяча девятьсот семьдесят четвертого года в единственном экземпляре на английском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

[Подписи представителей]

Приложение

Выражение признательности Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

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

приняв Конвенцию об исковой давности в международной купле-продаже товаров на основе проекта Конвенции, подготовленного Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли,

постановляет выразить глубокую благодарность Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли за ее выдающийся вклад в унификацию и гармонизацию права международной купли-продажи товаров.

В. КОНВЕНЦИЯ ОБ ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПЛЕ-ПРОДАЖЕ ТОВАРОВ (A/CONF.63/15)*

Преамбула

Государства — участники настоящей Конвенции,

считая, что международная торговля является важным фактором в укреплении дружественных отношений между государствами,

считая, что принятие единообразных правил, регулирующих исковую давность в международной купле-продаже товаров, будет содействовать развитию мировой торговли,

согласились о нижеследующем:

ЧАСТЬ I. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Сфера применения

Статья 1

1. Настоящая Конвенция определяет условия, при которых требования покупателя и продавца друг к другу, вытекающие из договора международной купли-продажи товаров или связанные с его нарушением, прекращением либо недействительностью, не могут быть осуществлены вследствие истечения определенного периода времени. Такой период времени в дальнейшем именуется «срок исковой давности».

2. Предметом регулирования настоящей Конвенции не являются сроки, в течение которых одна из сторон в качестве условия приобретения или осуществления своего права требования может быть обязана направить уведомление другой стороне или совершить какие-либо действия, отличные от возбуждения производства по рассмотрению спора.

3. В смысле настоящей Конвенции:

a) «покупатель» и «продавец» или «сторона» — это лица, которые покупают или продают, либо соглашаются купить или продать товары, а также лица, к которым перешли права или обязанности, вытекающие из договора купли-продажи;

b) «кредитор» — это сторона, предъявляющая требование, независимо от того, является ли оно денежным;

c) «должник» — это сторона, к которой кредитор предъявляет требование;

d) «нарушение договора» — это неисполнение или ненадлежащее исполнение договора;

e) «рассмотрение спора» — это судебное, арбитражное и административное разбирательство;

f) «лицо» означает также любую корпорацию, компанию, товарищество, ассоциацию или иную организацию, которые могут выступать в качестве истца или ответчика, независимо от того, являются ли они частными или государственными;

g) «письменная форма» означает также сообщения по телеграфу и телетайпу;

h) «год» означает год, исчисляемый по грегорианскому календарю.

Статья 2

Для целей настоящей Конвенции:

a) договор купли-продажи товаров считается международным, если в момент заключения договора коммерческие предприятия покупателя и продавца находятся в разных государствах;

b) то обстоятельство, что коммерческие предприятия сторон находятся в разных государствах, не принимается во внимание, если это не вытекает ни из договора, ни из имевших место до или в момент его заключения деловых отношений или обмена информацией между сторонами;

c) если сторона в договоре купли-продажи имеет коммерческие предприятия более чем в одном государстве, коммерческим предприятием будет считаться то, которое, с учетом обстоятельств, известных сторонам или предполагающихся ими в момент заключения договора, имеет наиболее тесную связь с договором и его исполнением;

d) если сторона не имеет коммерческого предприятия, то принимается во внимание ее постоянное местожительство;

e) не принимается во внимание ни национальная принадлежность сторон, ни их гражданский или торговый статус, ни гражданский или торговый характер договора.

Статья 3

1. Настоящая Конвенция применяется только в тех случаях, если коммерческие предприятия сторон договора международной купли-продажи товаров в момент его заключения находятся в Договаривающихся государствах.

* Комментарий к Конвенции, который должен быть подготовлен Секретариатом в ответ на просьбу, высказанную на Конференции, будет издан как документ A/CONF.63/17.

2. Поскольку настоящей Конвенцией не предусмотрено иное, она применяется вне зависимости от права, которое могло бы подлежать применению в силу норм международного частного права.

3. Настоящая Конвенция не применяется в тех случаях, когда стороны договора купли-продажи в ясно выраженной форме исключили ее применение.

Статья 4

Настоящая Конвенция не применяется к продаже:

- a) товаров, которые приобретаются для личного, семейного или домашнего пользования;
- b) с аукциона;
- c) в порядке исполнительного производства или иным образом в силу закона;
- d) фондовых бумаг, акций, обеспечительных бумаг, оборотных документов и денег;
- e) судов водного и воздушного транспорта;
- f) электроэнергии.

Статья 5

Настоящая Конвенция не применяется к требованиям, основанным на

- a) причинении смерти или повреждении здоровья лица;
- b) ядерном ущербе, причиненном проданными товарами;
- c) залоге, ипотеке или ином обеспечении вещного характера;
- d) решении или постановлении, вынесенном в результате рассмотрения спора;
- e) документе, по которому может быть осуществлено принудительное исполнение в соответствии с законами того места, где испрашивается такое исполнение;
- f) чеке, переводном или простом векселе.

Статья 6

1. Настоящая Конвенция не применяется к договорам, в которых обязательства продавца заключаются в основном в выполнении работы или в предоставлении иных услуг.

2. Договоры на поставку товаров, подлежащих изготовлению или производству, считаются договорами купли-продажи, если только сторона, заказывающая товары, не берет на себя обязательство поставить существенную часть материалов, необходимых для изготовления или производства таких товаров.

Статья 7

При толковании и применении положений настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия.

Срок исковой давности и начало его течения

Статья 8

Срок исковой давности устанавливается в четыре года.

Статья 9

1. Течение срока исковой давности начинается со дня возникновения права на иск, за исключением случаев, предусмотренных статьями 10, 11 и 12.

2. Начало течения срока исковой давности не откладывается из-за того, что:

- a) одна сторона может быть обязана направить другой стороне уведомление, упомянутое в пункте 2 статьи 1, или
- b) в арбитражном соглашении содержится условие, согласно которому до вынесения арбитражного решения не возникает никакого права требования.

Статья 10

1. Право на иск, вытекающее из нарушения договора, считается возникшим в день, когда имело место такое нарушение.

2. Право на иск, вытекающее из дефекта или иного несоответствия товара условиям договора, возникает со дня фактической передачи товара покупателю или его отказа от принятия товара.

3. Право на иск, основанное на обмане, совершенном до либо во время заключения договора или во время его исполнения,

возникает со дня, когда обман был или разумно мог быть обнаружен.

Статья 11

Если продавец предоставил в отношении товара прямо выраженную гарантию, срок действия которой ограничен определенным периодом времени или иным способом, течение исковой давности по требованиям, вытекающим из такой гарантии, начинается со дня уведомления покупателем продавца о факте, послужившем основанием такого требования, однако не позднее окончания срока действия гарантии.

Статья 12

1. Если при наличии обстоятельств, предусмотренных применимым к договору правом, одна из сторон может заявить о прекращении договора до наступления срока его исполнения и заявляет об этом, течение давности по иску, основанному на таком обстоятельстве, начинается со дня заявления другой стороне. Если заявление о прекращении договора не сделано до наступления срока его исполнения, течение исковой давности начинается со дня наступления срока исполнения договора.

2. Срок давности по иску, вытекающему из нарушения одной стороной договора условия о поставке или оплате товара по частям, начинается в отношении каждой отдельной части со дня, когда произошло данное нарушение. Если согласно применимому к договору праву одна из сторон может заявить о прекращении договора вследствие такого нарушения и заявляет об этом, течение исковой давности в отношении всех соответствующих частей начинается со дня заявления другой стороне.

Перерыв и продление срока исковой давности

Статья 13

Течение срока исковой давности прерывается, когда кредитор совершает действие, которое по праву страны суда, где возбуждается дело, рассматривается как возбуждение судебного разбирательства против должника или как предъявление требования в ходе ранее начатого судебного разбирательства против должника с целью получения удовлетворения или признания этого требования.

Статья 14

1. Если по соглашению сторон спор между ними подлежит разрешению в арбитраже, течение срока исковой давности прерывается, когда любая из сторон возбуждает арбитражное разбирательство в соответствии с порядком, который предусмотрен арбитражным соглашением или правом, применимым к такому разбирательству.

2. При отсутствии в арбитражном соглашении или в применимом праве соответствующих положений арбитражное разбирательство считается начатым в день, когда заявление о передаче спора в арбитраж доставлено по месту постоянного жительства или по месту нахождения коммерческого предприятия другой стороны, либо, за неимением таковых, по последнему известному месту ее постоянного жительства или нахождения ее коммерческого предприятия.

Статья 15

При рассмотрении спора в порядке ином, чем это предусмотрено в статьях 13 и 14, в частности при разбирательстве, начатом в связи:

- a) со смертью или ограничением право- или дееспособности должника,
- b) с банкротством или объявлением о несостоятельности должника, затрагивающим все его имущество,
- c) с роспуском или ликвидацией являющейся должником корпорации, компании, товарищества, ассоциации или иной организации;

течение срока исковой давности прерывается, когда кредитор, в целях получения удовлетворения или признания своего требования, предъявляет его в ходе указанного рассмотрения при условии, однако, соблюдения норм права, регулирующих такой порядок рассмотрения спора.

Статья 16

Для целей статей 13, 14 и 15 встречное требование считается предъявленным в тот же день, что и требование, против которого оно заявляется, при условии, что оба требования вытекают из одного или нескольких взаимосвязанных договоров.

Статья 17

1. Если требование предъявлено в пределах срока исковой давности в соответствии со статьями 13, 14, 15 и 16, но рассмотрение спора закончилось без вынесения решения по существу требования, течение срока исковой давности не будет считаться прерванным.

2. Если на момент такого окончания рассмотрения спора срок исковой давности истек или истекает менее чем через год, кредитор имеет право на предъявление требования в течение одного года, считая со дня окончания рассмотрения спора.

Статья 18

1. Если производство по рассмотрению спора возбуждено в отношении одного должника, течение срока исковой давности, предусмотренного в настоящей Конвенции, прерывается в отношении любой другой стороны, несущей солидарную ответственность с должником, при условии, что кредитор в пределах указанного срока в письменной форме уведомит эту сторону о возбуждении производства.

2. Если производство по рассмотрению спора возбуждено против покупателя субпокупателем, течение срока исковой давности, предусмотренного в настоящей Конвенции, прерывается в отношении требования покупателя к продавцу, если покупатель в пределах указанного срока в письменной форме уведомляет продавца о возбуждении производства.

3. По окончании указанного в пунктах 1 и 2 данной статьи производства по рассмотрению спора течение срока исковой давности по требованию кредитора в отношении стороны, несущей солидарную ответственность, или по требованию покупателя в отношении продавца не будет считаться прерванным в силу пунктов 1 и 2 данной статьи, однако кредитор или покупатель будет иметь право на предъявление требования в течение одного года, считая со дня окончания производства, если к этому времени срок исковой давности истек или истекает менее чем через год.

Статья 19

Если кредитор до истечения срока исковой давности совершает в государстве, где должник имеет свое коммерческое предприятие, какое-либо действие, которое не предусмотрено в статьях 13, 14, 15 и 16, но в соответствии с правом этого государства влечет за собой возобновление срока исковой давности, то наступает новый четырехлетний срок исковой давности, исчисляемый со дня, предусмотренного правом такого государства.

Статья 20

1. Если должник до истечения срока исковой давности в письменной форме признает свое обязательство перед кредитором, то со дня такого признания наступает новый четырехлетний срок исковой давности.

2. Уплата процентов или частичное исполнение обязательства должником влечет за собой те же последствия, что и признание обязательства в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи при условии, что такая уплата или такое исполнение дает разумные основания считать, что должник признает это обязательство.

Статья 21

Если течение срока исковой давности не может быть прервано кредитором вследствие не зависящих от него обстоятельств, которые он не мог избежать или преодолеть, то срок исковой давности не будет считаться истекшим до окончания одного года со дня прекращения действия соответствующего обстоятельства.

*Изменение срока исковой давности**Статья 22*

1. Срок исковой давности и порядок его применения не могут быть изменены путем заявления или соглашения между сторонами, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 2 настоящей статьи.

2. Должник может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления кредитору. Это заявление может быть возобновлено.

3. Положения настоящей статьи не затрагивают действительности содержащегося в договоре купли-продажи условия, которое предусматривает, что арбитражный процесс должен быть начат в пределах срока, более короткого, чем срок исковой давности, установленный настоящей Конвенцией, поскольку такое условие юридически действительно согласно праву, применимому к договору купли-продажи.

*Общее ограничение срока исковой давности**Статья 23*

Независимо от положений настоящей Конвенции, срок исковой давности в любом случае истекает не позднее десяти лет со дня, когда началось его течение в соответствии со статьями 9, 10, 11 и 12 настоящей Конвенции.

*Последствия истечения срока исковой давности**Статья 24*

Истечение срока исковой давности принимается во внимание при рассмотрении спора только по заявлению стороны, участвующей в процессе.

Статья 25

1. При наличии заявления, предусмотренного статьей 24, право требования не подлежит признанию и принудительному осуществлению при рассмотрении спора, начатого после истечения срока исковой давности, за исключением случаев, указанных в пункте 2 настоящей статьи.

2. Несмотря на истечение срока исковой давности, сторона может заявить свое требование в порядке возражения или для зачета против любого требования, предъявленного другой стороной, при условии, что для зачета это может быть сделано только, если:

a) оба требования вытекают из одного и того же или нескольких взаимосвязанных договоров, или

b) требования могли быть предъявлены к зачету в любое время до истечения срока исковой давности.

Статья 26

В случае исполнения обязанности должником по истечении срока исковой давности он не вправе на этом основании требовать возврата исполненного, хотя бы он и не знал в момент исполнения им своей обязанности, что срок исковой давности истек.

Статья 27

С истечением срока исковой давности по главному долгу считается истекшим срок давности и по требованию об уплате процентов по этому долгу.

*Исчисление срока**Статья 28*

1. Срок исковой давности истекает в конце дня, который соответствует календарной дате начала его исчисления. Если окончание срока исковой давности приходится на такой месяц, в котором нет соответствующей календарной даты, то срок истекает в конце последнего дня этого месяца.

2. Срок исковой давности исчисляется в соответствии с датой того места, где возбуждается дело по рассмотрению спора.

Статья 29

Если последний день срока исковой давности приходится на официальный праздник или иной непроступный день, ввиду чего надлежащие процессуальные действия не могут быть предприняты в том месте, где кредитор возбуждает производство по рассмотрению спора или предъявляет свое требование в порядке статей 13, 14 или 15, срок исковой давности продлевается до конца первого дня, который следует за этим официальным праздником или непроступным днем и в который такое разбирательство может быть возбуждено или такое требование может быть предъявлено.

*Экстерриториальный эффект**Статья 30*

Действия и обстоятельства, указанные в статьях с 13 по 19 включительно, которые имели место в одном договаривающемся государстве, будут, для целей настоящей Конвенции, признаваться в другом договаривающемся государстве, если кредитор принял все разумные меры для того, чтобы должник в кратчайший срок был извещен о соответствующих действиях или обстоятельствах.

ЧАСТЬ II. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ*Статья 31*

1. Если договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в которых в соответствии с его конституцией применяются различные системы права по вопросам,

являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них, и может изменить свое заявление путем представления другого заявления в любое время.

2. Эти заявления доводятся до сведения Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, и в них должны ясно указываться территориальные единицы, к которым применяется Конвенция.

3. Если договаривающееся государство, указанное в пункте 1 настоящей статьи, не делает заявления в момент подписания, ратификации или присоединения, Конвенция будет действовать во всех территориальных единицах этого государства.

Статья 32

В случаях, когда в настоящей Конвенции имеются ссылки на право государства, в котором применяются различные правовые системы, такая ссылка подразумевает соответствующую правовую систему.

Статья 33

Каждое договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам, заключенным в день ее вступления в силу в отношении этого государства или позднее.

ЧАСТЬ III. ЗАЯВЛЕНИЯ И ОГОВОРКИ

Статья 34

Два или более договаривающихся государства могут в любое время заявить о том, что договоры купли-продажи между продавцом, имеющим коммерческое предприятие в одном из этих государств, и покупателем, имеющим коммерческое предприятие в другом из этих государств, не будут регулироваться настоящей Конвенцией, поскольку эти государства применяют по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, аналогичные или сходные правовые нормы.

Статья 35

Договаривающееся государство в момент сдачи на хранение документа о ратификации или присоединении может заявить о том, что оно не будет применять положения настоящей Конвенции к искам о признании недействительности договора.

Статья 36

Любое государство в момент сдачи на хранение документа о ратификации или присоединении может заявить о том, что оно не будет обязано применять положения статьи 24 настоящей Конвенции.

Статья 37

Настоящая Конвенция не затрагивает действия конвенций, которые заключены или могут быть заключены и содержат положения по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, при условии, что продавцы и покупатели имеют свои предприятия в государствах — участниках одной из таких конвенций.

Статья 38

1. Договаривающееся государство, которое является участником какой-либо существующей конвенции о международной купле-продаже товаров, может в момент сдачи на хранение документа о ратификации или присоединении заявить о том, что оно будет применять настоящую Конвенцию только к тем договорам, которые подпадают под определение договора международной купле-продажи товаров, содержащееся в такой существующей конвенции.

2. Такое заявление теряет силу в первый день месяца, следующего за истечением двенадцатимесячного периода после вступления в силу новой конвенции о международной купле-продаже то-

варов, которая будет заключена под эгидой Организации Объединенных Наций.

Статья 39

Не допускаются иные оговорки, кроме тех, которые сделаны в соответствии со статьями 34, 35, 36 и 38.

Статья 40

1. Заявления, сделанные в соответствии с настоящей Конвенцией, направляются Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций и вступают в силу одновременно с вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства. Исключения составляют заявления, сделанные позднее, которые вступают в силу с первого дня месяца, следующего за истечением шестимесячного периода после даты их получения Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций.

2. Любое государство, сделавшее заявление в соответствии с настоящей Конвенцией, может отказаться от него в любое время путем уведомления Генерального секретаря Организации Объединенных Наций. Такой отказ вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением шестимесячного периода после получения уведомления Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций. Когда заявление сделано согласно статье 34 настоящей Конвенции, такой отказ со дня вступления его в силу влечет за собой также прекращение действия взаимного заявления, сделанного другим государством, согласно этой же статье.

ЧАСТЬ IV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 41

Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до 31 декабря 1975 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций.

Статья 42

Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Ратификационные грамоты сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 43

Настоящая Конвенция открыта для присоединения любого государства. Документы о присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 44

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего за месяцем, в котором истекает шестимесячный период после сдачи на хранение десятой ратификационной грамоты или документа о присоединении.

2. Для каждого государства, которое ратифицирует настоящую Конвенцию или присоединяется к ней после сдачи на хранение десяти ратификационных грамот или документов о присоединении, Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего за месяцем, в котором истекает шестимесячный период после сдачи на хранение его ратификационной грамоты или документа о присоединении.

Статья 45

1. Любое договаривающееся государство может денонсировать настоящую Конвенцию путем направления уведомления об этом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу в первый день месяца, следующего за месяцем, в котором истекает двенадцатимесячный период после получения уведомления Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций.

Статья 46

Подлинный экземпляр настоящей Конвенции, тексты которой на английском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

II. БИБЛИОГРАФИЯ И ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>стр.</i>
A. Компиляция библиографии по праву международной торговли (A/CN.9/L.25)	245
Введение	245
1. Международная купля-продажа товаров	245
2. Международные платежи	251
3. Международный торговый арбитраж	254
4. Международное законодательство в области морских перевозок	259
5. Библиография общего характера	263
B. Библиография по ЮНСИТРАЛ и ее работам	264
1. Библиография общего характера	264
2. Международная купля-продажа товаров	264
3. Международные платежи	264
4. Международный торговый арбитраж	264
5. Международное законодательство в области морских перевозок	265
C. Перечень документов ЮНСИТРАЛ	265

A. КОМПИЛЯЦИЯ БИБЛИОГРАФИИ ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ (A/CN.9/L.25)*

ВВЕДЕНИЕ

На своей четвертой сессии (1971 год) Комиссия обратилась к Генеральному секретарю с просьбой предложить членам Комиссии представлять ему библиографические материалы по вопросам, включенным в программу работы Комиссии, а именно по вопросам международной купли-продажи товаров (по единым нормам, срокам и ограничениям (предписаниям); а также по общим условиям, купли-продажи и типовым договорам, по международным платежам (оборотным документам, банковским гарантиям, гарантийному обеспечению товаров и банковским коммерческим кредитам), по вопросам международного торгового арбитража и международного законодательства в области морских перевозок. Генеральному секретарю было предложено публиковать такие библиографические материалы в качестве документов Комиссии¹.

Настоящий документ является перечнем библиографических материалов, представленных Австралией, Австрией, Бельгией, Бразилией, Чили, Венгрией, Индией, Италией, Румынией, Соеди-

ненным Королевством Великобритании и Северной Ирландии и Союзом Советских Социалистических Республик².

Материалы представлены под следующими заголовками:

1. Международная купля-продажа товаров
2. Международные платежи
3. Международный торговый арбитраж
4. Международное законодательство в области морских перевозок
5. Библиография общего характера

1. МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ

АВСТРАЛИЯ³

Bright, C. H. Contracts of adhesion and exemption clauses. November 1967. *Australian Law Journal*, vol. 41, p. 261.

Commercial Law Association. Frustration of contract: Suez Canal closure. March 1968. *Bulletin*, No. 1, article No. 1.

Breaches of contract and repudiation — vital consequences in long-term contracts. November 1971. *Bulletin*, vol. 3, No. 6, p. 31.

Breach of contract — some aspects of the remedy of damages. November 1968. *Bulletin*, No. 5, article No. 7.

² В некоторых случаях члены Комиссии в целях расширения возможностей использования библиографических данных включили перевод заголовков на второй язык.

³ Как отмечается во введении, эти библиографические материалы были подготовлены членами Комиссии. Библиография по каждой теме излагается под названием государства-члена, представившего тот или иной материал.

* 28 августа 1973 года.

¹ Доклад Комиссии на ее четвертой сессии (A/8417), пункт 137, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, A. На рассмотрении Комиссии были представлены три предыдущих документа, содержащие библиографическую информацию: библиографические материалы по арбитражному праву (A/CN.9/24 от 10 марта 1969 года и Add. 1 и 2); библиографические материалы по вопросам международной купли-продажи товаров, типовым условиям торговли, оборотным документам и банковским коммерческим кредитам (A/CN.9/R.3 от 20 марта 1970 года); обзор библиографических материалов по международному торговому праву: доклад Генерального секретаря (A/CN.9/L.20 от 5 марта 1971 года и Add. I), изданный в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год.

- The effects of frustration. December 1968. *Bulletin*, No. 5, article No. 9.
- The Hague Convention (of 1964) — its effect on Australian traders. April 1969. *Bulletin*, No. 6, article No. 10.
- F. O. B. contracts. April 1970. *Bulletin*, vol. II, No. 2, p. 13.
- Donovan, F. P. The unification of international commercial law — sale and arbitration. 1959—1960 *Melbourne University Law Review*, vol. 2, p. 172.
- International Chamber of Commerce (Australian Council). Incoterms as a source of law; arbitration convention welcomed. October 1965. *Newsletter*, p. 9.
- Law Council Convention relating to Uniform Laws on International Sale of Goods. 1969 *Newsletter*, vol. 4, No. 3, p. 8.
- The Defaulting Overseas Banker and the Australian Exporter. 1966 *Newsletter*, vol. 2, No. 3, p. 8.
- Uniform Sale of Goods Act. 1965 *Newsletter*, vol. 1, No. 2, p. 5.
- Ogilvie, A. G. The American Uniform Commercial Code, the Tasmanian Goods Act 1896, a Comparative Study. 1966 *University of Tasmania Law Review*, vol. 2, pp. 288—299.
- Peden, J. R. Common law liens — An Anglo-Australian Conflict. 1968 *Sydney Law Review*, vol. 6, p. 39.
- Samek, R. A. An Analytical Guide to Contract and Sale of Goods. Sydney, Law Book Co., 1963.
- Sutton, K. C. T. The Law of the Sale of Goods in Australia and New Zealand. Sydney, Law Book Co., 1967.
- Sutton, K. C. T. Sales warranties under the Sale of Goods Act and the Uniform Commercial Code. December 1967 *Melbourne University Law Review*, vol. 6, pp. 67-183.
- Walter, J. S. (with H. Muntz and D. A. Walsh). Incoterms. 1970 *Law Council Newsletter*, vol. 5, No. 1, p. 23.

АВСТРИЯ

- Dölle. Einheitliches Kaufgesetz und internationales Privatrecht (Uniform Law on the International Sale of Goods and Private International Law). *Rabels Zeitschrift für internationales und ausländisches Privatrecht (RabelsZ)* 1968, 438.
- Kanada. Nichterfüllung eines internationalen Kaufvertrages, Die Regelungen des tschechoslowakischen Gesetzes über den internationalen Handel und des Haager Einheitlichen Kaufgesetzes (Non-Performance of an International Contract of Purchase; The Rules of the Czech Law on International Commerce and The Hague Uniform Law on the International Sale of Goods). *RabelsZ* 1970, 315.
- Schinnerer. Um ein Recht des internationalen Handels (About a Law on International Commerce). *Zeitschrift für Rechtsvergleichung* 1968, 185.
- Tiling. Haftungsbefreiung, Haftungsbegrenzung und Freizeichnung im einheitlichen Gesetz über den internationalen Kauf beweglicher Sachen (Exemption from, Limitation of, and Renunciation of, Liability under the Uniform Law on the International Sale of Goods). *RabelsZ* 1968, 258.

БЕЛЬГИЯ

- De Keyser, L. De cenvormige wetten inzake de internationale koop van roerende lichamelijke zaken. *Rechtskundig Weekblad*, 7 November 1971, No. 10.
- Mahieu, Paul. Organisatie en techniek van de internationale handel. Leuven, Nauwelaerts, 1960, 310 p.
- Stoels, J. La politique commerciale extérieure de la Belgique. Bruxelles, Bruylant, 1945, 358 p.

БРАЗИЛИЯ

- Azulay, Fortunato. Três Teses (Three Theses): (a) Venda Condicional com Reserva de Dominio (Conditional Sale with Reserved Right of Ownership). Rio de Janeiro, 1950.
- Gil, Otto. Novo Regulamento das Vendas Mercantis (Decreto No. 22.061, de 9 de novembro de 1932. Notas e Comentários) (New Regulation on Sale of Merchandise; Decree No. 22.061 of 9 November 1932. Notes and comments). Rio de Janeiro, Livraria Jacintho Editora, 1932.
- Nonato, Orosimbo. Fraude Contra Credores (Ação Pauliana) (Fraud against creditors; Legal Action Pauliana). Rio, São Paulo, Editora Jurídica e Universitária, Ltda., 1969.

ЧИЛИ

- Raúl Contreras Guerraty. La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio en relación con la Agricultura Nacional. Santiago de Chile, Memoria de Prueba, 1966.

ВЕНГРИЯ

- Eörsi, Gyula. The 1968 general conditions of delivery. *The Journal of Business Law*, April 1970.
- Eörsi, Gyula. The Hague Conventions of 1964 and the international sale of goods. *Acta Juridica* 3-4/1969.
- Eörsi, Gyula. On the question of the unification of the law on the sale of goods, with special regard to the unification of conflict rules (in Hungarian). *Allam-és Jogtudomány* 2/1964.
- Eörsi, Gyula. Regional and universal unification of the law of international trade. *The Journal of Business Law*, April 1967.
- Faragó, László. Experiences about the application of the general conditions of delivery (in Hungarian). *Jogtudományi Közöny* 5/1962.
- Harmathy, Attila. Adhesion contracts, model contracts. *Droit hongrois — droit comparé. Hungarian Law — Comparative Law*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1970, pp. 129—148.
- Karlóczai, János. The self-regulatory character of the international sale of goods. *Questions of International Law* 1968, pp. 131-156.
- Katona, Péter. Unification of the law on the international sale of goods (in Hungarian). In *Jogi problémák a nemzetközi kereskedelemben* (Legal problems in international trade), vol. 2, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest 1959, pp. 163—192.
- Katona, Péter. Unification of the law of international trade. The first session of UNCITRAL. *Jogtudományi Közöny* 11—12/1968.
- Mádl, Ferenc. *Foreign Trade Monopoly — Private International Law*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1967, 170 p.
- Vörös, Imre. The regulation of delay in the 1968 General Conditions of Delivery of CMEA and the practice of arbitration (in Hungarian). *Jogtudományi Közöny* 1/1969.
- Vörös, Imre. The regulation of default in the 1968 General Conditions of Delivery of CMEA and the practice of arbitration (in Hungarian). *Jogtudományi Közöny* 5/1969.

ИТАЛИЯ

- Alessi, G. P. L'unificazione della disciplina della vendita internazionale tra Stati socialisti membri del Consiglio per la cooperazione economica. In *Studi internaz.* 1960-62, 221.
- Astolfi, A. Cenni introduttivi sul regolamento giuridico della vendita commerciale internazionale. In *Il Diritto negli scambi internazionali*, 1969, 35.
- Bernini, G. Uniform laws on international sale. The Hague Conventions of 1964. *Journal of World Trade Law*, 1969, vol. 3, 671.
- Bernini, G. La Conv. dell'Aja del 1964 sulla formazione e disciplina del contratto di vendita internaz. di beni mobili. *Riv. civ.* 1969, 2, 626.
- Longo, G. La Convenzione dell'Aja sulla formazione dei contratti di vendita internazionale, banco di prova di un incontro fra ordinamenti "romani" e "common law". Un nuovo progetto di studi. In *Riv. dir. comm.* 1966, 96.
- Matteucci, M. Verso l'unificazione internazionale del diritto commerciale, Le leggi uniformi sulla vendita. In *Il Diritto dell'Economia*, vol. 3, p. 338, e vol. 4, p. 460.
- Giardina, A. Il mutamento della disciplina internazionale-privatistica della vendita. Problemi intertemporali. *Riv. Studi europ.* 1966, 180.
- P. P. Vendita internazionale cose mobili. In *Unum Jus* 1961, 523.
- Severini, M. G. Sulla legge regolatrice di una clausola di deroga alla giurisdizione italiana contenuta in polizza di carico. In *Rivista di Diritto Internazionale*, 1966, 374.
- Starace, V. Sulla legge applicabile alla polizza di carico. *Ibid.*, 1958, 199.
- Stolfi, M. Cenni introduttivi sul regolamento giuridico della vendita commerciale internazionale. In *Il Diritto negli scambi internazionali*, 1969, 35.
- G. S. Vendita internazionale. In *Unum Jus* 1962, 41.

РУМЫНИЯ

Ionascu, Traian and Ion Nestor. The limits of party autonomy, in *The sources of the law of international trade, with special reference to East-West Trade*, edited by C. M. Schmitthoff, London, 1964.

Le risque de perte en transit: existe-t-il des différences quant aux effets de certaines clauses similaires concernant le risque?, in *Unification of the law governing international sales of goods. The comparison and possible harmonization of national and regional unification*, edited by John Honnold, Paris, 1966.

Ionascu, Traian. Quelques aspects juridiques des relations commerciales s'établissant entre pays à structure économique différente, in *Aspects juridiques du commerce avec les pays d'économie planifiée*, Paris, 1961.

Rapport sur les problèmes de l'inexécution et de la force majeure dans les contrats de vente internationale, in *Problèmes de l'inexécution et la force majeure dans les contrats de vente internationale* — Travaux du colloque de l'Association internationale des sciences juridiques à Helsinki du 20 au 22 juin 1960.

Jacotă, Mihai. Problemele soluționării conflictelor de legi în materia contractelor (Problèmes de la solution des conflits de lois en matière de contrats), in *Analele Universității din Iași*, 1959.

Les relations économiques internationales de la Roumanie et les Conditions générales de livraison de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, in *Revue roumaine d'études internationales*, No. 2/1971.

Milieș, Aurel. Aplicații ale noilor Condiții generale de livrare CAER în contractele economice pentru importul și exportul de produse (L'application des nouvelles Conditions générales de livraison CAEM dans les contrats économiques pour l'importation et l'exportation des produits), in *Arbitrajul de Stat*, No. 6/1969.

Nestor, Ion and Octavian Căpățînă. Chronique de jurisprudence roumaine, in *Journal du droit international* (Clunet), No. 2/1968.

La réglementation de la prescription extinctive conformément aux nouvelles Conditions générales de livraison CAEM-1968, in *Revue roumaine de sciences sociales. Série de sciences juridiques*, No. 2/1969.

Chronique de jurisprudence roumaine de droit international privé, in *Journal du droit international* (Clunet), No. 3/1971.

Păltineanu Alexandru, Emil Puscaru. Unele aspecte juridice ale relațiilor contractuale privind comerțul exterior. (Certains aspects juridiques des relations contractuelles concernant le commerce extérieur), in *Arbitrajul de Stat*, 1962, nr. 5.

Petrescu, Ada. Condițiile generale de vânzare elaborate sub egida Comisiei Economice pentru Europa a ONU Citeva precizări asupra încheierii contractului de vânzare internațională (Les conditions générales de vente élaborées sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe — Quelques précisions sur la conclusion du contrat de vente internationale), in *Studii și cercetări juridice*, No. 2/1967.

Obligația de livrare (predare) în contractele-tip de vânzare internațională de cereale, elaborată sub egida Comisiei Economice pentru Europa a ONU [L'obligation de livraison (remise) dans les contrats-type de vente internationale de céréales, élaborés sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe], in *Analele Universității București. Seria Științe Sociale. Științe juridice*, 1967.

Popescu, Tudor. Probleme juridice în relațiile comerciale internaționale ale R. P. R. (Problèmes juridiques dans les relations commerciales internationales de la République populaire roumaine). București, 1955, 264 p.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

СОДЕРЖАНИЕ

Тема	№ пунктов
Общая и сравнительная	1—13
Национальная практика	

Чехословакия	14—15
Федеративная Республика Германии	16
Китайская Народная Республика	17
Союз Советских Социалистических Республик	18
Соединенное Королевство	19—28

Международная практика

Общие сведения	29—30
Совет Экономической Взаимопомощи	31—32
Единые законы по международной купле-продаже	33—40
Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Европы	41—43

Сокращения

ICLQ	International and Comparative Law Quarterly
JBL	Journal of Business Law
JWTL	Journal of World Trade Law
MLR	Modern Law Review

Общая и сравнительная

1. Aubrey, Michael D. Frustration reconsidered — some comparative aspects. (*In* (1963) 12 ICLQ 1165—1188)

A description of frustration of contract in English, French, German and Swiss Law is followed by a discussion of those aspects of the concept which are common to each of these legal systems. Although frustration is considered in this article in relation to the field of contract as a whole, many of the cases cited refer to international sale of goods and the common concepts are compared with the ECE's General Conditions.

2. The British Institute of International and Comparative Law. Some comparative aspects of the law relating to sale of goods. A report of a symposium held on January 28, 1964, under the auspices of the British Institute of International and Comparative Law at the Law Society's Hall, Chancery Lane, London W.C.2. 1964. vi, 91 pp. (International and Comparative Law Quarterly Supplementary Publication No. 9 (1964))

See item nos. 8, 16, 35 and 38 for details of contents. The texts of the Conventions and Uniform Laws are reprinted in an appendix.

3. Cheshire, G. C. International contracts for the sale of goods. (*In* (1960) JBL 282-286)

This brief article explains with illustrations the choice of law problems in litigation over contracts for the international sale of goods. It discusses the possible solution to this problem through ratification of the Draft Convention on the Contract for the International Sale of Goods put forward at the Hague Conference on Private International Law in 1951.

4. Goldštajn, Aleksandar. International conventions and standard contracts as means of escaping from the application of municipal law — I (*In* Schmitthoff, *The sources of the law of international trade*, 1964, p. 103-117. Item No. 10)

The author examines *inter alia* the possibilities of the unification of the law of international trade between the West and the East.

5. Johnson, A. Bissett. Efficacy of choice of jurisdiction clauses in international contracts in English and Australian Law. (*In* (1970) 19 ICLQ 541-556).

Some English and Australian decisions involving choice of law problems in international contract litigation are reviewed.

6. Kopelmanas, Lazare. International conventions and standard contracts as means of escaping from the application of municipal law — II (*In* Schmitthoff, *The sources of the law of international trade*, 1964, p. 118-126. Item No. 10)

7. Lagergren, Gunnar. The limits of party autonomy — II. (*In* Schmitthoff, *The sources of the law of international trade*, 1964, p. 201-224. Item No. 10)

The full title of this report indicates that it includes the admissibility of conflict avoidance devices, and the municipal conflict of laws rules for the ascertainment of the law governing international trade transactions.

8. Riese, Otto. International problems in the law of sale (*In* *Some comparative aspects of the law relating to sale of goods ...* 1964, p. 32-37. Item No. 2)

9. Schmitthoff, Clive M. Colloquium on some problems of non-performance and force majeure in international contracts of sale. (*In* (1960) 9 ICLQ 677-682)

This report summarizes the proceedings of the colloquium held in Finland in 1960 and organised by the International Association of Legal Science.

10. Schmitthoff, Clive M. ed. The sources of the law of international trade with special reference to East-West trade. London: Stevens & Sons Ltd, 1964. xxvi, 292 pp.

This is a report of the proceedings of the London colloquium in the series arranged by the International Association of Legal Science on various aspects of international trade law. It contains the papers presented by the participants and a note of discussions. Although only some of the papers relate specifically to international sale of goods, this is an important source book on international trade law. There are lists of participants and contributors; international and municipal legislation and customs; cases; and an index. Footnotes refer to legislative and judicial sources and literature from many countries. See also Item nos. 4, 6, 7 and 30.

11. Sundström, G. O. Z. International sales and the conflict of laws. (*In* (1966) JBL 122-127, 245-250)

An academic article on the concept of the proper law of the contract. Footnote references to an international range of publications.

12. Szaszy, S. Proper law of the contract in trade between Eastern Europe and the West; the position of East European socialist states. (*In* (1969) 18 ICLQ 103-128)

The writer draws on sources and literature from many jurisdictions in discussing the East European attitude to the proper law of the contract. A long list of East European legal textbooks on private international law, foreign trade, and sale contracts is included in a footnote.

13. Wortley, B. A. Need for more uniformity in the law relating to the international sale of goods in Europe. (*In* Legal problems of the European Economic Community and the European Free Trade Association pp. 45-57. International and Comparative Law Quarterly Supplementary Publication No. 1 (1961))

A uniform law for the contract for the international sale of goods would lessen the risk of conflicts of laws and lengthy litigation. Difficulties such as formal requirements, measure of damages on breach, passing of risk and property are considered with reference to conflicting practices in legal systems in Europe and a solution offered in the form of the Rome Institute's draft Convention on the Uniform Law on International Sales of Goods.

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРАКТИКА

Чехословакия

14. Drucker, A. Code of international trade. (*In* (1964) 13 ICLQ 671-675)

The Czechoslovak Code of International Trade 1963, which "regulates the whole body of commercial law in the international trade of Czechoslovakia", is discussed and compared with the Hague draft of a Uniform Law on International Sale of Goods

15. Kalenský, Pavel. The new Czechoslovak International Trade Code (*In* (1966) JBL 179-186)

The scope and contents of the Czechoslovak International Trade Code 1963 is described against the background of international efforts to unify the law of international trade.

Федеративная Республика Германии

16. Zweigert, Konrad. Aspects of the German Law of sale. (*In* Some comparative aspects of the Law relating to sale of goods ... 1964. p. 1-15. Item No. 2)

A comparison is made between the German and the English law of sale of goods, which are both then compared with the (then) draft Uniform Law on International Sale of Goods.

Китайская Народная Республика

17. Smith, Alan H. Standard form contracts in the international commercial transactions of the People's Republic of China. (*In* (1972) 21 ICLQ 133-150)

This is a useful survey for practical and academic purposes of the international trade organisation and practice of the People's Republic of China. It covers formation, arbitration, language, payment terms, commodity inspection, insurance, shipping documents, quality of goods and breaches of contract in the standard form contracts used by the People's Republic of China. There are extracts from their standard contracts to illustrate the points made.

Footnote references to English language articles on Chinese foreign trade.

Союз Советских Социалистических Республик

18. Ramzaitsev, Dmitri. The law of international trade in the new Soviet legislation. (*In* (1963) JBL 229-237)

This is an examination of those rules in the 1961 "Fundamentals of Civil Legislation of the U.S.S.R. and Union Republics" and the "Fundamentals of Civil Procedure of the U.S.S.R. and Union Republics" which have a bearing on international trade law.

Соединенное Королевство

19. Chalmers' Sale of Goods Act, 1893 including the Factors Acts 1889 & 1890. 16th ed. by Michael Mark. London: Butterworths, 1971. xcii, 350 pp.

A commentary on the Sale of Goods Act, the Factors Acts and various other acts is preceded by an introduction which covers the relationship of the law of sale with the general law of contract and international contracts of sale.

Table of statutes, cases and index.

20. Eismann, F. Incoterms and the British export trade. (*In* (1965) JBL 114-122)

Standard trade terms and uniform laws are complementary as a means of standardising international trade law. The significance of Incoterm 1953 as evidence of international commercial custom is discussed.

21. Feltham, J. D. Uniform Laws on International Sales Act 1967. (*In* (1967) 30 MLR 670-676)

A résumé is given of the background to the Uniform Laws on Formation and Sale. The Uniform Laws on International Sales Act is compared with the Sale of Goods Act 1893. (For academic lawyers).

22. Graveson, R. H., Cohn, E. J. and Graveson, D. The Uniform Laws on International Sales Act 1967. London: Butterworths, 1968. xii, 195 pp.

This legal textbook discusses the implications for English law of the enactment of the Uniform Laws on International Sales and on Formation of Contract for International Sales; reprints the text of the Act with annotations; and reprints in French and English the conventions relating to Uniform Laws on the International Sale of Goods and the Formation of Contracts for the International Sale of Goods. There are tables of cases and statutes, a bibliography and an index.

23. Sassoon, David M. C.I.F. and F.O.B. contracts. London: Stevens & Sons, 1968. (British Shipping Laws, vol. 5). xxxiv, 460, [6] pp.

A legal textbook for exporters, practising and academic lawyers on two important aspects of the sale of goods contracts gives extensive coverage to English case law supplemented by references to American and Commonwealth decisions.

Table of statutes, cases and index.

24. Sassoon, David M. Damage resulting from natural decay under insurance, carriage and sale of goods contracts. (*In* (1965) 28 MLR 180-192)

Questions of liability for, and onus of proof of, damage to goods in transit are discussed with reference to mainly English cases involving international sales.

25. Sassoon, David M. Deterioration of goods in transit. (*In* (1962) JBL 351-362)

English judicial decisions concerning deterioration of goods in transit to a buyer abroad are discussed. English definitions of terms are compared with suggested international standard definitions in Incoterms 1953 and Trade Terms 1953, and with the American Uniform Commercial Code.

26. Schmitthoff, Clive M. The export trade. The law and practice of international trade. 5th ed. London: Stevens & Sons Ltd., 1969. xxxvii, 451 pp.

All aspects of the export trade are covered; a substantial portion deals with the contract for the international sale of goods. Amendments to the text are contained in the British Business Law section of the Journal of Business Law. There are lists of cases, statutes, international conventions and other formulations of international trade law and a short bibliography of major works on export trade law published in English, French, German, or Spanish is attached to Chapter 3. (Standardisation of terms in international sales). Chapter 4 (Market information for exporters) is a brief guide to English non-legal literature on export trade. Appendices reproduce parts of statutes and statutory instruments and the "Standard Trading Conditions 1956" of the Institute of Shipping and Forwarding Agents.

27. Schmitthoff, Clive M. Legal aspects of export sales. 2nd ed. London: Institute of Export, 1969. xi, 76 pp.

This book is based on five lectures given to the Institute of Export. It describes "the legal mechanism of the export sale transaction in the light of modern legal and commercial experience". It covers the formation of the contract of sale; the passing of property, possession and risk; F.O.B. and related clauses; C.I.F. and related clauses; breach of contract; and conflict of laws. It is written for students of British export practice and has little to say on international attempts to unify international trade law. Short table of cases, statutes and index.

28. Schmitthoff, Clive M. The sale of goods including the Hire-Purchase Act 1965 and other enactments. 2nd ed. London: Stevens & Sons Ltd, 1966. xxxviii, 381 pp.

The field of British sales law is covered in three parts: the history, concepts, modern tendencies and suggested reforms; a commentary on the Sale of Goods Act 1893; and notes on and reprints of other statutes related to sale of goods, and the Uniform Laws on International Sales. Throughout the book there are many references to international sale of goods. Table of Statutes, cases and an index.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА

Общие сведения

29. Schmitthoff, Clive M. The unification or harmonisation of law by means of Standard Contracts and General Conditions. (In (1968) 17 ICLQ 551-570)

This practical guide to the various methods of unifying contracts for the international sale of goods could be useful to practising lawyers as well as academics and students. [Copious footnote references to an international range of relevant publications].

30. Malintoppi, Antonio. The uniformity of interpretation of international conventions on uniform laws and of standard contracts. (In Schmitthoff, The sources of the law of international trade. 1964, p. 127-137. Item no. 10)

Measures to prevent divergences in interpreting uniform laws and standard contracts can be taken both during and after the drafting of the texts and by means of their revision.

Совет Экономической Взаимопомощи

31. East European trade council. Contracts with Eastern Europe. London, 1969, 77 pp.

This is a practical guide, for the exporter, to negotiating sales contracts with Eastern European buyers and to the legal and practical aspects of the contract itself.

32. Börsi, G. 1968 General Conditions of Delivery. (In (1970) JBL 99-108)

Member states of Comecon have adopted the 1968 General Conditions of Delivery, which revised the 1958 General Conditions in the light of practical experience. The revision included conflict of laws matters, prescription and additional legal remedies.

Едиобразные законы по международной купле-продаже

33. Aubrey, M. Formation of international contracts, with reference to the Uniform Law on Formation. (In (1965) 14 ICLQ 1011-1022)

English, French and German law relating to offer and acceptance are described to illustrate the difference in national practices

and thus the difficulties which arose in formulating the Uniform Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods.

34. Bernini, Giorgio. The Uniform Laws on International Sale: the Hague conventions of 1964. (In (1969) 3 JWTL 671-695)

The solution offered by the Uniform Laws on International Sales to the problems of offer and acceptance and remedies for breach in international contracts are discussed and compared with English and Italian law, representing common and civil law practices respectively.

35. Ellwood, L. A. The Hague Uniform Laws governing the International Sale of Goods. (In Some comparative aspects of the law relating to sale of goods ... 1964, p. 38-56. Item no. 2).

This article was written before the Diplomatic Conference at the Hague but revised before publication in the light of the final texts of the Conventions.

36. Foreign Office. Final act of the Diplomatic Conference on the Unification of Law governing the International Sale of Goods. The Hague, April 25, 1964 together with Convention relating to a Uniform Law on the International Sale of Goods and Convention relating to a Uniform Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods opened for signature on July 1, 1964. London; HMSO, 1964. (Miscellaneous No. 19 (1964) Cmd. 2415).

37. Lägergren, Gunnar. The Uniform Law on Formation of Contracts for the International Sale of Goods. (In (1966) JBL 22-30)

A commentary on the Uniform Law on Formation with reference to the solutions offered by various national systems to some of the problems of formation of contract.

38. The Law of Formation. Part III of the Report of the United Kingdom Delegation to the Diplomatic Conference on Unification of Law governing International Sale of Goods held at The Hague from April 2 to April 25, 1964. (In Some comparative aspects of the law relating to sale of goods ... 1964, p. 57-59. Item No. 2)

39. Szakats, A. Influence of common law principles on the Uniform Law on the International Sale of Goods. (In (1966) 15 ICLQ 749-779)

The provisions of French, German, United States and United Kingdom law relating to hidden defects, remedies (rescission, damages and specific performance) and the position of third parties in contracts for the sale of goods are compared with each other and with the provisions of the Uniform Laws on International Sale of Goods.

40. Szakats, A. Sale of Goods Act 1893 and the Uniform Law on the International Sale of Goods: some points of contrast and contact. (In (1968) JBL 235-242)

The author briefly covers the contrasts and contacts between the Sale of Goods Act 1893 and the Uniform Law on International Sale of Goods in the problems of fundamental breach, specific performance, avoidance of contract and damages for breach of contract.

Экономическая комиссия ООН для Европы

41. Benjamin, Peter. The General Conditions of Sale and Standard Forms of Contract drawn up by the United Nations Economic Commission for Europe. (In (1961) JBL 113-131)

An account of the work of the Economic Commission for Europe in standardising international trade practice by drawing up general conditions of sale and standard forms of contract. The method of preparation, the trades for which they have been produced and their effects are discussed.

42. Cornil, Henri. The ECE General Conditions of Sale (In (1969) 3 JWTL 390-412)

Describes the methods of the ECE in drawing up general conditions and the differences between a) those used in trade in Western Europe and those used for sales between Western and Eastern Europe; and b) conditions for different commodities.

Annex 1 contains a list of ECE General Conditions of Sale & Model Contracts with their sales number but no date of publication, and Annex II reprints in full the General Conditions for the Supply of Plant & Machinery for Export No. 574.

43. East-West Trade and UNCTAD Conditions. (In (1965) JBL 100-101)

This letter briefly sets out some differences in the various General Conditions of Sale and Standard Forms of Contract of the Economic Commission for Europe.

СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

Книги

Богуславский М. М. Правовые вопросы технической помощи СССР иностранным государствам и лицензионный договор. М., 1963.

Богуславский М. М. Правовое регулирование международных хозяйственных отношений. М., 1970.

Кейлин А. Д. Транспорт и страхование во внешней торговле. Правовые условия внешнеэкономических сделок. М., 1947.

Луц Л. А. Международное частное право. Общая часть. М., 1959.

Луц Л. А. Международное частное право. Особенная часть. М., 1963.

Луц Л. А. Международное частное право. М., 1970.

Рамзайцев Д. Ф. Правовые вопросы внешней торговли СССР. М., 1954.

Рамзайцев Д. Ф. Договор купли-продажи во внешней торговле СССР. М., 1961.

Правовые вопросы внешней торговли СССР с европейскими странами народной демократии. Под ред. доктора юрид. наук проф. Гейкина Д. М., М., 1955.

Правовое регулирование внешней торговли СССР. Под ред. Гейкина Д. М., М., 1961.

Усенко Е. Т. Формы регулирования социалистического международного разделения труда. М., 1969.

Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование. Под ред. Позднякова В. С., М., 1970.

Статьи и главы из книг

Богуславский М. М. Правовое регулирование внешнеэкономической купли-продажи в отношениях между социалистическими странами. В кн.: «Проблемы международного частного права». М., 1960.

Богуславский М. М. Гражданско-правовые отношения между социалистическими странами. В кн.: «Гражданское право стран народной демократии». М., 1958.

Богуславский М. М., Поздняков В. С. Источники права. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Братусь С. Н. О сроках исковой давности по советскому гражданскому законодательству, применяемых к требованиям по внешнеэкономическим сделкам. «Сборник информационных материалов». М., 1969.

Бургучев Г., Розенберг М. Общие условия поставок СЭВ 1968 г. «Внешняя торговля», 1969, № 5.

Бургучев Г., Розенберг М. Комиссия ООН по праву международной торговли. «Внешняя торговля», 1971, № 4.

Бахтов К. К. Обзор отдельных обычаев, применяемых во внешней торговле СССР. В кн.: «Международные торговые обычаи». М., 1958.

Воровов К. Оферты, запросы и заказы в международной торговле. «Внешняя торговля», 1966, № 7.

Гейкин Д. М. Значение гражданского кодекса РСФСР в регулировании отношений по внешней торговле. «Советское государство и право», 1965, № 2.

Гейкин Д. М. Регрессные иски в отношениях по внешней торговле. «Советское государство и право», 1962, № 10.

Гейкин Д. М. Сроки исковой давности по советскому гражданскому праву, применяемые в отношениях по внешней торговле. «Сборник информационных материалов». М., 1965.

Гейкин Д. М. Некоторые правовые вопросы «Общих условий поставок СЭВ 1958 г.» (Секция права Всесоюзной торговой палаты), «Сборник информационных материалов». М., 1965.

Гейкин Д. М. О возмещении «абстрактных убытков» по внешнеэкономическим сделкам. «Внешняя торговля», 1963, № 4.

Дозорцев А. В., Гейкин Д. М. Понятие, порядок совершения и форма внешнеэкономических сделок. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР». М., 1961.

Захаринский А. П. Торговые договоры и общие условия поставок между СССР и странами народной демократии. В кн.: «Правовые вопросы внешней торговли СССР с европейскими странами народной демократии». М., 1955.

Ищенко А., Зацепин Б. «Общие условия поставок СЭВ 1958 г.» — документ большого значения. «Внешняя торговля», 1958, № 12.

Ищенко А., Зацепин Б. Договор внешнеэкономической купли-продажи. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР». М., 1961.

Кейлин А. Д. Правовые особенности сделок купли-продажи в международном торговом обороте. В кн.: «Гражданское и торговое право капиталистических государств». М., 1966.

Короленко А. С. Компенсационное соглашение между советскими и югославскими внешнеэкономическими организациями. «Внешняя торговля», 1954, № 11.

Луц Л. А. Соотношение международного договора и внутригосударственного закона в гражданском и трудовом праве. «Ученые записки ВНИИСЭ», выпуск 14, М., 1968.

Луц Л. А. Вопросы применения иностранных законов в Основах гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. «Советское государство и право», 1962, № 6.

Луц Л. А. Некоторые вопросы международного частного права. «Ученые записки» (Всесоюзный институт юридических наук Министерства юстиции СССР), выпуск 3, 1955.

Менжинский В. И., Шаповалов И. В. Разработка в ООН правовых принципов международного торгового сотрудничества. «Правоведение», 1969, № 3.

Орлов Л. Н. Договор консигнации в торговле машинами и оборудованием. «Внешняя торговля», 1966, № 1.

Орлов Л. Н. Соглашение о предоставлении исключительного права на продажу машины и оборудования во внешней торговле. «Ученые записки ИМО». М., 1967.

Орлов Л. Н. Предоставление исключительного права на продажу. «Внешняя торговля», 1967, № 4.

Паповян И. С. Внешнеэкономические сделки купли-продажи на условиях саф. «Советское государство и право», 1970, № 3.

Поздняков В. С. Соглашения советских внешнеэкономических объединений о предоставлении иностранным покупателям исключительных (преимущественных) прав на продажу экспортных товаров и о посредничестве. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР». М., 1961.

Поздняков В. С., Розенберг М. Г. Договор купли-продажи (поставки). В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Поздняков В. С. Всесоюзные внешнеэкономические объединения и другие субъекты гражданского права во внешней торговле СССР. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Поздняков В. С. Соглашения о предоставлении исключительных и преимущественных прав продажи. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Поздняков В. С. Межгосударственные соглашения о товарообороте и договоры купли-продажи. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Рамзайцев Д. Ф. Вопросы внешней торговли в новом гражданском законодательстве СССР. «Внешняя торговля», 1964, № 1.

Рамзайцев Д. Ф. Значение новых законов СССР в области гражданского права и процесса для регулирования советских внешнеэкономических отношений. «Советский ежегодник международного права, 1963 г.». М., 1965.

Рамзайцев Д. Ф. Правовые вопросы внешней торговли в «Основах гражданского законодательства» и в «Основах гражданского судопроизводства» (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов». М., 1963.

Рамзайцев Д. Ф. Основные нормы международного частного права, применяемые в иностранных государствах (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов». М., 1969.

- Рамзайцев Д. Ф. Право, применяемое внешнеэкономическими арбитражными судами социалистических стран. «Советское государство и право», 1965, № 12.
- Рамзайцев Д. Ф. Вопросы международного частного права в практике Внешнеторговой арбитражной комиссии. «Советское государство и право», 1957, № 9.
- Рамзайцев Д. Ф. О значении обычаев, применяемых в международной торговле. «Внешняя торговля», 1957, № 3, 4.
- Рамзайцев Д. Ф. Применение норм права в практике Внешнеторговой арбитражной комиссии (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов». М., 1955.
- Рамзайцев Д. Ф. Практика Внешнеторговой арбитражной комиссии по разрешению споров, касающихся толкования условия «сиф». «Внешняя торговля», 1955, № 11.
- Рамзайцев Д. Ф. Практика Внешнеторговой арбитражной комиссии по разрешению споров, касающихся толкования условия «фоб». «Внешняя торговля», 1955, № 7.
- Рамзайцев Д. Ф. Вопросы международного частного права в практике Внешнеторговой арбитражной комиссии. «Советское государство и право», 1957, № 9.
- Рамзайцев Д. Ф. Из практики разрешения споров во Внешнеторговой арбитражной комиссии. «Внешняя торговля», 1956, № 11.
- Рамзайцев Д. Ф. Практика разрешения споров Внешнеторговыми арбитражами в СССР. «Внешняя торговля», 1957, № 5.
- Рамзайцев Д. Ф. Обзор торговых обычаев, принятых в зарубежных странах. «Инцикотермс» 1953. В кн.: «Международные торговые обычаи». М., 1958.
- Рамзайцев Д. Ф. О значении обычаев в международной торговле. В кн.: «Международные торговые обычаи». М., 1958.
- Розенберг М. Г. Общие условия поставок СЭВ 1968 года. «Советский ежегодник международного права, 1969 г.».
- Розенберг М. Г. Унификация норм о внешнеэкономической поставке стран — членов СЭВ. «Советское государство и право», 1969, № 7.
- Розенберг М. Г. Взаимоотношения Всесоюзных внешнеэкономических объединений с внешнеэкономическими организациями других социалистических стран. В кн.: «Организация и техника внешней торговли СССР и других социалистических стран». М., 1963.
- Розенберг М. Г. Исковая давность. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.
- Розенберг М. Г. Исковая давность в правоотношениях внешнеэкономических объединений. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР». М., 1961.
- Розенберг М. Г. Исковая давность. «Внешняя торговля», 1966, № 2.
- Садиков О. Н. Международные трубопроводы и их правовой статус. «Ученые записки ВНИИСЭ», 1966, выпуск 8.
- Татищева Н. И. Общие условия поставок, применяемые в торговле между социалистическими странами, — новый метод регулирования условий внешнеэкономических сделок (на примере «Общих условий поставок СЭВ 1958 г.»). «Ученые записки ИМО», выпуск 4, М., 1961.
- Татищева Н. И. Переход права собственности и риска по внешнеэкономическим договорам СССР и стран социализма. «Советское государство и право», 1964, № 8.
- Татищева Н. И. Момент перехода права собственности и риска случайной гибели товара по договору купли-продажи во внешней торговле СССР. «Ученые записки ИМО», выпуск 14, М., 1963.
- Татищева Н. И. Вопросы внешней торговли в новом гражданском законодательстве. «Внешняя торговля», 1965, № 10.
- Усенко Е. Т. Соглашение о взаимных поставках товаров социалистических стран. «Внешняя торговля», 1962, № 7.
- Флейшиц Е. А. Договор заморской купли-продажи. В кн.: «Гражданское и торговое право капиталистических стран». М., 1949.
- Шнекторов А. И. Некоторые правовые вопросы из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии за 1963 г. (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов», М., 1964.

- Шнекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии за 1964 г. (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов», М., 1965.
- Шнекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов», М., 1965.
- Шнекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии. «Внешняя торговля», 1968, № 5.
- Шнекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов», М., 1969.

2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

АВСТРАЛИЯ

- Commercial Law Association. Noting and protesting bills of exchange — Australia. June 1968. *Bulletin*, No. 2, article No. 4.
- . Noting and protesting bills of exchange — United Kingdom and New Zealand. July 1968. *Bulletin*, No. 3, article No. 6.
- . Noting and protesting bills of exchange — Canada. April 1969. *Bulletin*, No. 6, article No. 11.
- . Bills of exchange expressed and payable in a foreign currency, due for presentment for payment when dealing in the foreign currency is suspended. September 1969. *Bulletin*, No. 9, article No. 19.
- . Note of current interest — protesting bills of exchange — Venezuelan law and practice. November 1969. *Bulletin*, No. 11, article No. 23.
- . A note for Australian importers and their bankers (endorsements on sterling bills of exchange). October 1970. *Bulletin*, vol. II, No. 4, p. 29.
- Davis, A. G. Commercial letters of credit. 1965 *Sydney Law Review*, vol. 5, p. 14.
- Ford, H. A. J. Law notes for bankers: when does a bill of lading cease to be a document of title? November 1963. *Bankers Magazine Australia*, vol. 77, pp. 82—85.
- Sully, B. T. Formal requirements of bills of exchange. May 1963. *Australian Lawyer*, vol. 4, p. 53.

БЕЛЬГИЯ

- Selleslags, F. Pratique des paiements internationaux. Bruxelles, Presses universitaires de Bruxelles, 1968, XX—111 p.

БРАЗИЛИЯ

- Amaral, Christovam do. Da Letra de Câmbio e Nota Promissória (Com a Convenção de Genebra de 1930) (On the Bill of Exchange and Promissory Note; with the Geneva Convention of 1930), 1934.
- Arruda, João. Decreto No. 2.044 Annotado (Define a Letra de Câmbio e a nota promissória e regula as operações cambiais) (Decree No. 2.044 Annotated, defining the Bill of Exchange and the Promissory Note and Regulating Exchange Operations). São Paulo, Escolas Profissionais Salesianas, 1914.
- Ascarelli, Tullio. Teoria Geral dos Títulos de Crédito (General Theory of Credit Vouchers). Tradução de Nicolau Nazo São Paulo. Saraiva & Cia., S/Data.
- Avellar, Pedro de Alcântara. Promissórias e Duplicatas (Promissories and Duplicates*), Rio de Janeiro, Livraria Jacintho Editora e Obras Gráficas A Noite, 1945.
- Azeredo Santos, Theóphilus. Do Aceite (On Acceptance) 1a edição. Rio, Forense São Paulo, 1962.
- . Do Endosso (On Endorsement) Forense, 1962.
- . Manual dos Títulos de Crédito (Manual of Credit Vouchers) 1a edição. Rio de Janeiro, Cia. Editora Americana, 1971.
- Campos, Paulo Barbosa Filho. Obrigações de Pagamento em Dinheiro (Três Estudos). Aspectos da Correção Monetária (Obligations of

* Second copy of promise to pay, credit voucher issued by businessman in sale of merchandise on time, can be circulated by endorsement.

- Payment in Cash (Three Studies); Aspects of Monetary Correction). Rio de Janeiro, Editora Juridica e Universitária Ltda., 1971.
- Couto, João Gonçalves. A Letra de Câmbio e Nota Promissória (The Bill of Exchange and the Promissory Note), 2 volumes. Rio de Janeiro, 1923.
- Cunha Peixoto, Carlos Fulgêncio. Comentários à Lei de Duplicatas (Commentary on the Law of Duplicates). Forense, S/Data.
- . O Cheque (The Cheque). 2 volumes. Forense, 1959.
- . O Cheque (The Cheque) (Doutrina, Legislação, Jurisprudência, Prática) (The Cheque; Doctrine, Legislation, Jurisprudence, Practice): 2 volumes. Rio de Janeiro, Revista Forense, 1952.
- Dias, José Gonçalves. Direito Internacional Cambiário (Exame da Convenção de Genebra de 7 de junho de 1930) (International Exchange Law; an examination of the Geneva Convention of 7 June 1930). Coimbra, Livraria Gonçalves.
- Estrella, Hernani. A Ação de Locupletamento no Direito Cambial (The action of repletion in the Exchange Law). Porto Alegre, Oficina Grafica da Livraria do Globo, Barcellos, Bertaso & Cia., 1943.
- Ferreiras, Honório Monteiro. Do Crédito Bancário Confirmado (On Confirmed Bank Credit). São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva & Cia., 1933.
- Franceschini, José Luiz V. de A. Títulos e Papéis de Crédito na Doutrina e na Jurisprudência (Vouchers and Credit Papers in Doctrine and Jurisprudence). 4 volumes. 2a. edição. São Paulo, 1972. Editora Revista dos Tribunais (Pareceres, doutrina, Legislação) (Legal opinion, doctrine, legislation).
- Guimarães, Murilo Humberto de Barros. A Provisão no Cheque (Funds behind the cheque (as monetary instrument)). Rio de Janeiro, São Paulo, Liv. Freitas Bastos, 1955.
- Konder Comparato, Fábio. O Seguro de Crédito (The Guarantee of Credit). Revista dos Tribunais, S/Data.
- Lacerda, Paulo Maria de. A Cambial no Direito Brasileiro (Exchange Papers in Brazilian Law) (Lei No. 2.044, de 31 de dezembro de 1908) (Law No. 2.044 of 31 December 1908). 4a. edição. Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1928.
- . Do Cheque no Direito Brasileiro (Lei No. 2.591, de 7 de agosto 1922) (On the Cheque in Brazilian Law; Law No. 2.591 of 7 August 1922). Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1923.
- . Do Contrato de Abertura de Crédito (On the contract of opening credit). 2a. edição, Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1929.
- . Do Contrato de Conta Corrente (On the Contract of a Running Account). 2a. edição, Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1928.
- Leonel, Jaime. Controle de Câmbios. Regime Jurídico — Penal (Ensaio com referência à legislação cambial brasileira) (Exchange Control; Legal Regime — Penal; Essay with reference to the Brazilian exchange laws). Rio de Janeiro, *Jornal do Commercio* — Rodrigues & Cia., 1955.
- Magarinos Torres, Antônio. Aphorismos de Direito Cambial (Palestras no Instituto da Ordem dos Advogados Brasileiros). Anotações de doutrina e jurisprudência (Aphorisms of the Exchange Law. Lectures given at the Law Institute of Brazilian Attorneys). Annotations of Doctrine and Jurisprudence. 2a. edição. São Paulo, Liv. Acadêmica — Saraiva & Cia., 1933.
- . Nota Promissória (Lei — Doutrina — Jurisprudência) (Promissory Notes; Law — Doctrine — Jurisprudence). 3 volumes — 7a. edição (acrescida e atualizada por Osny Duarte Pereira). Rio, São Paulo, Forense, 1969.
- . Câmbio e Fiscalização Bancária (Exchange and Bank Control). Rio de Janeiro, 1920.
- Martins Júnior, Manoel. Operações Bancárias (Legislação, Jurisprudência, Interpretações, Explicações) (Banking Operations, Legislation, Jurisprudence, Interpretations, Explanations). Rio de Janeiro, Edição do Autor, 1938.
- Mercado Júnior, Antonio. Nova Lei Cambial e Nova Lei do Cheque (The New Exchange Law and the New Chequing Law). 3a. edição. São Paulo, Editora Saraiva 1971.
- Monteiro, Honório Fernandes. Do Crédito Bancário Confirmado (On Guaranteed Banking Credit). São Paulo, Livraria Acadêmica Saraiva & Cia., 1933.
- Montenegro, César. Ações Cambiais de Cobrança (Legal Actions for Collection of Exchange). Rio, São Paulo, *Freitas Bastos*, 1959.
- Mota, Pedro Vieira. Sustação do Protesto Cambial (Court Injunction against Exchange Suit). São Paulo, Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, 1971.
- Muniz Barreto, Lauro. O Direito Novo da Duplicata (The New Law on Duplicates). São Paulo, Max Limonad, 1969.
- . Questões de Direito Bancário (Questions of Banking Law). 2 volumes. São Paulo, Max Limonad, 1970.
- Muniz Barreto, Luis e Lauro. Pagamentos de Cheques por Procuração (com Pareceres de Francisco Campos — Azevedo Marques Vicente Rau) (Payments of Checks by Power of Attorney; with Legal Opinions by Francisco Campos — Azevedo Marques-Vicente Rau), 1937/1938.
- . Visto e Marcação do Cheque (Initialling and Stamping of Cheques). São Paulo, Empresa Gráfica Revista dos Tribunais Ltda., 1951.
- Nóbrega, Gilberto. Depósito Bancário (Banking Deposits). 2a. edição. São Paulo, Revista dos Tribunais Ltda., 1966.
- Paashans, Gustavo Cintra. Dos Títulos de Crédito. Incorporação, Autonomia, Literalidade, Legitimação. (Of Credit Vouchers. Incorporation, Autonomy, Literalness, Legitimacy). Recife, 1948.
- Pacheco, José da Silva. Ordens de Pagamento Adquiridas com Cheques Nominativos Visados. (Memorial do Banco Nacional de Minas Gerais) (Orders of Payment acquired with Nominative Endorsed Checks; memorial of the National Bank of Minas Gerais). Rio de Janeiro, 1961.
- Penna, Fábio O. Da Duplicata (On the Duplicate). Revista Forense, 1952.
- Pinto, Paulo J. da Silva. Direito Cambiário (Garantia Cambiária e Direito Comparado) (Exchange Law; Exchange Guarantee and Comparative Law). Rio de Janeiro, Edição Revista Forense, 1948.
- Pontes de Miranda, Francisco Cavalcanti. Tratado de Direito Cambiário (Treatise on Exchange Laws). 4 volumes.
- Vol. I: Letra de Câmbio (The Bill of Exchange). Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, s/data.
- Vol. II: Nota Promissória (The Promissory Note). Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, s/data.
- Vol. III: Duplicata Mercantil (Duplicate in Trade). São Paulo, Max Limonad, 1955.
- Vol. IV: Cheque (The Cheque). São Paulo, Max Limonad, 1955.
- Rezende, Tito. Comentários a Lei das Contas Assignadas. (Estudos sob os pontos de vista fiscal e cambiário) (Commentaries on the Law of Assigned Accounts; Studies from the point of view of fiscalization and exchange). Rio de Janeiro, *Officina Graphica Renato Americano*, 1936.
- Rodrigo Otávio. Do Cheque (Sua origem, Função Econômica, Regulamentação) (On the cheque; its origin, economic function, regulation). Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte Francisco Alves & Cia., Ailland, Alves & Cia., 1913.
- Saraiva, José A. A Cambial (Doutrina, Jurisprudência, Legislação. Revista, atualizada e ampliada por Osny Duarte Pereira) (The Exchange Paper; Doctrine, Jurisprudence, Legislation Revised, brought up to date and enlarged upon by Osny Duarte Pereira). Rio, José Konfino, 1947.
- . Direito Cambial Brasileiro (Estudo Teórico Prático) (Brazilian Exchange Law; Practical and Theoretical Study). Belo Horizonte, Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1905.
- Silva Pereira, Caio Mário. Recolhimento da Diferença Cambial ao Banco do Brasil (Parecer) — Instrução 204 da SUMOC Supressão do câmbio de favor. Elevação do Preço das Mercadorias Estocadas (Recovery of the Exchange Difference by the Bank of Brazil (Legal Opinion) Instruction 204 of SUMOC (Office of the Superintendent of Money and Credit). Suppression of the exchange of preference. Rise in Price of Merchandise in Stock). Consultoria da República, 1961.
- Soriano, Abgar. Da letra de Câmbio Internacional, Seu Pagamento e Protesto. (On the Bill of International Exchange, its Payment and

- Protests Against). Recife, Oficinas Gráficas do Jornal do Comércio, 1941.
- Velloso, Thiers. Lei e Direito do Cheque. (Comentário à Lei de 1912) (Individual Laws and Body of Law on the Cheque; Commentary on the Law of 1912). Rio de Janeiro, Typographia Baptista de Souza, 1919.
- Whitaker, José Maria. Letra de Câmbio (Criação, circulação, Realização) Decreto No. 2.044, de 31.12.1908 (Bill of Exchange; Creation, circulation, application; Decree No. 2.044 of 31 December 1908). 5a. edição. São Paulo, *Revista dos Tribunais*, Brasil, 1927.
- . Letra de Câmbio (Decreto No. 2.044, de 31 de dezembro de 1908) (Bill of Exchange; Decree No. 2.044 of 31 December 1908). 2a. edição revista e aumentada, São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva & Cia., 1932.

ЧИЛИ

- Andres Bande. Nuevas proyecciones de la integración latinoamericana en los seguros y reaseguros. Santiago de Chile, *Revista de Derecho Económico*, No. 11 y 12, 1965.
- Manuel Blanco Vidal. Organizaciones internacionales de crédito. Santiago de Chile, Universidad Católica de Chile, Memoria de Prueba, 1962.
- Camilo Carrasco A. Financiamiento a mediano plazo de las exportaciones y el sistema interamericano del bid, Santiago de Chile, *Aparado de Cuadernos de Economía*, No. 5, Enero-Abril de 1965.
- Fernando Garcia-Oldini C. El acuerdo general de aranceles aduaneros y comercio, Santiago de Chile, *Revista de Derecho Económico*, No. 1 y No. 2, 1962—1963.
- Rafael Lasalvia Copene. Sobre un proyecto de ley uniforme en materia de títulos de crédito, Santiago de Chile, *Revista de Derecho Económico*, No. 18, 1967.
- Juan Varela Morgan. El Acreditivo. Santiago de Chile, *Editorial Jurídica*, 1960.

ВЕНГРИЯ

- György, Ernő. The Security (in Hungarian). In *Jogi problémák a nemzetközi kereskedelemben* (Legal problems in international trade), vol. 1, *Közgazdasági és Jogi Könyvtár*, Budapest 1957, pp. 5—25.
- . The contract of guaranty (in Hungarian). *Jogi problémák ...*, vol. 2, pp. 124—162.
- Simon, Gyula. On some fundamental questions of the letter of credit (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 1, pp. 105—129.
- Somogyi, Ferenc. On the international aspects of the penalty (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 2, pp. 276-296.
- Szilágyi, Ernő. Some practical problems of the letter of credit (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 1, pp. 153—170.
- . Fizetési forgalom a nemzetközi kereskedelemben (Payment in international trade). *Közgazdasági és Jogi Könyvtár*, Budapest 1959, 286 p.

ИТАЛИЯ

- Arangio Ruiz, G. In tema di esecutorietà delle obbligazioni cambiare. In *Rivista di Diritto Internazionale*, 1959, 282.
- Balestra, N. Ancora sulla legge regolatrice del privilegio speciale sulla nave. *Diritto Marittimo*, 1967, 400.
- Berlingieri F. Le fonti delle garanzie sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate. In *Riv. Marit.*, 1962, 473.
- Bigiavi, W. Direzione e fonte dell'obbligazione cambiaria. Convenzione ginevrina sui conflitti, scioglimento delle «riserve». *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.*, 1968, 5.
- De Meo, M. Il caso della Bianca C sta per concludersi. *Riv. navig.*, 1969, 2, 335.
- Fabbri, F. Sulla legge applicabile ai privilegi in dir. internaz. privato. *Annali Bari*, 1967, 177.
- Ronzitti, N. Sulla sfera di applicazione dell'art. 14 della Convenzione di Bruxelles del 10 aprile 1926 sulle ipoteche o privilegi marittimi. *Riv. navig.*, 1965, 2, 66.
- Stolfi, M. Introduzione al diritto degli scambi internazionali. In *Il Diritto negli scambi internazionali*, 1968, 631.

- Trèves, T. Problemi internazionale privatistici delle obbligazioni pecunarie nella giurisprudenza italiana. *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.*, 1965, 246.

РУМЫНИЯ

- Gălăşescu, Pik D. Cambia și biletul la ordin (La lettre de change et le billet à ordre), vol. II. București, 1947, 900 p.
- Goreniuc, Pavel. Relațiile de plăți cu străinătatea (Les paiements dans les relations internationales). București, 1971, 386 p.
- Goreniuc, P. and T. Karp, E. Stern. Schimburile cu străinătatea și tehnica plăților externe (Les échanges économiques avec l'étranger et la technique des paiements à l'extérieur). Editura Științifică, București, 1957.
- Popescu, Tudor. Probleme juridice în relațiile comerciale internaționale ale R.P.R. (Problèmes juridiques dans les relations commerciales internationales de la République Populaire Roumaine). București, 1955, 264 p.

СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

Книги

- Валютные отношения во внешней торговле СССР. Под ред. А. Б. Альтшулера, М., 1968.
- Гражданское и торговое право капиталистических государств. Отв. редактор К. К. Яичков, М., 1966.
- Правовое регулирование внешней торговли СССР. Под ред. Д. М. Генкина, М., 1961.
- Экспортно-импортные операции. Под ред. В. С. Позднякова, М., 1970.
- Быстров Ф. П. Валютные условия сделок в международной торговле. М., 1963.
- Комиссаров В. П., Попов А. Н. Международные валютные и кредитные отношения. Под ред. Г. С. Лопатина, М., 1965.
- Луц Л. А. Международное частное право (Особенная часть). М., 1963.
- Луц Л. А. Денежное обязательство в гражданском и коллизионном праве капиталистических стран. М., 1948.
- Смирнов А. М. Международные расчеты и кредитные отношения во внешней торговле СССР. М., 1953.
- Фрей Л. И. Международные расчеты и финансирование внешней торговли капиталистических стран. М., 1960.
- Фрей Л. И. Международные расчеты и финансирование внешней торговли социалистических стран. М., 1965.
- Воронов К. Г., Павлов К. А. Организация и техника внешней торговли СССР. М., 1966.

Статьи и главы из книг

- Альтшулер А. Б. Дорожные чеки банков социалистических стран. «Деньги и кредит», 1957, № 5.
- Алхимов В. С. Международные платежные отношения СССР. «Внешняя торговля», 1967, № 7.
- Быстров Ф. П. Валютные условия в контрактах с фирмами капиталистических стран. «Внешняя торговля», 1967, № 4.
- Быстров Ф. П. Организация международных расчетов социалистических стран. «Вопросы экономики», 1960, № 2.
- Быстров Ф. П. Вексель в международном торговом обороте. «Внешняя торговля», 1962, № 4.
- Ровинский Е. А. Международные финансовые отношения и их правовое регулирование. «Советское государство и право», 1965, № 2.
- Тастевен Э. Вексель в применении к расчетам по экспорту. «Внешняя торговля», 1958.
- Трубенков В. Кредитование внешнеторговых операций в СССР. «Внешняя торговля», 1956, № 11.

3. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТОРГОВЫЙ АРБИТРАЖ

АВСТРАЛИЯ

Commercial Law Association. Commercial arbitration and the international convention on the enforcement of arbitral awards. August 1969. *Bulletin*, No. 8, article No. 16.

Cowen, Z. and Masel, L. Settlement of disputes involving international trade. 1966 *Law Council Newsletter*, vol. 2, No. 1, pp. 7—8.

Donovan, F. P. The unification of international commercial law—sale and arbitration. 1959—1960 *Melbourne University Law Review*, vol. 2, p. 172.

International Chamber of Commerce (Australian Council). Foreign arbitral awards: 31 countries now parties to June 1959 Convention. August 1963 *Newsletter*, p. 2.

Notes: Incoterms as a source of law; Uniform law; Arbitration convention welcomed. October 1965 *Newsletter*, p. 9.

Law-Council. Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards. 1968 *Newsletter*, vol. 4, No. 2, p. II.

International commercial arbitration in the ECAFE Region. 1966 *Newsletter*, vol. 2, No. 3, p. 7.

Masel, L. 1966 ECAFE Conference on Commercial Arbitration. *Law Council Newsletter*, vol. 2, No. 1, p. 5.

International commercial arbitration. *Law Council Newsletter*, vol. 4, No. 1, p. 17.

АВСТРИЯ

Bauer. Die Bedeutung der Schiedsgerichtsordnung der Wirtschaftskommission für Europa der Organisation der Vereinten Nationen für den Handel mit den Ostblockstaaten (The significance of the arbitration system of the United Nations Economic Commission for Europe for trade with eastern bloc countries). *Recht in Ost und West* 1972, 22.

Die Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche in Japan nach dem Inkrafttreten des UN-Übereinkommens (Enforcement of foreign arbitral awards in Japan after the coming into force of the United Nations Convention). *Aussenwirtschaftsdienst des Betriebsberaters* 1964, 112.

Eisemann. Welthandelsschiedsgerichtsbarkeit — heute (International commercial arbitration — today), booklet published by the Austrian National Committee of the International Chamber of Commerce.

Gentinetta. Konkordat der Schweizer Kantone zur Vereinheitlichung des Rechts der Schiedsgerichtsbarkeit (Concord of the Swiss cantons concerning the standardization of the law on arbitration). *Aussenwirtschaftsdienst des Betriebsberaters* 1970, 113.

Maier. Europäisches Übereinkommen über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit und UN-Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche (European Convention on International Commercial Arbitration and United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards). Book.

Mezger. Verstöss gegen die öffentliche Ordnung bei Beurteilung ausländischer Schiedssprüche (Offence against the *ordre public* in judging foreign arbitral awards). *Neue Juristische Wochenschrift* 1970, 368.

3. Internationaler Kongress für Schiedsgerichtsbarkeit (3rd International Congress on Arbitration). Venice, 6 to 8 October 1969. *Neue Juristische Wochenschrift* 1970, 376.

Ortner. Gerichtsstands- und Schiedsberichts-klauseln in Verträgen mit Ausländern (Clauses concerning court of jurisdiction and arbitration in agreements with foreign nationals). *Die Industrie* No. 10/1972.

Von Hoffmann. Internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit (International commercial arbitration). *Recht in Ost und West* 1972, 68.

Weesely. Schiedsgerichtsbarkeit im Osthandel (Arbitration in Eastern trade). *Die Industrie* No. 50/1970.

БРАЗИЛИЯ

Abranches, Carlos Alberto Dunsbee de. Arbitragem Comercial no Brasil (Commercial Arbitration in Brazil). *Jurídica* — I. A. A. — No. 106. Rio de Janeiro, jul/set 1969.

Carvalho, Dora. Arbitragem Comercial (Commercial Arbitration). International Law Association. 53a. Conferência de Buenos Aires, 1968.

Leães, Gastão Luiz de Barros. Ensaio sobre Arbitragens Comerciais (Essay on Commercial Arbitration). Tese de Docência. São Paulo, *Revista dos Tribunais*, 1966.

Londero, Madalena. Arbitragem (Arbitration). *Jurídica* — I.A.A. — No. 112. Rio de Janeiro, jan/março — 1971.

Moura, Geraldo Bezerra de. Competência da O.A.C.I. em Matéria de Arbitragem Internacional (Competence of the OACI on the subject of International Arbitration). *Revista dos Tribunais*, S/Data.

Процедурные нормы

Amaral, Oswaldo Pinto. Código de Processo Civil Brasileiro Comentado (Code of Brazilian Civil Action with commentaries). Vol. V. São Paulo, Livraria Acadêmica Saraiva & Cia., 1941.

Americano, Jorge. Comentários ao Código de Processo Civil do Brasil (Commentaries on the Code of Civil Procedure in Brazil). Vol. IV. São Paulo, Livraria Acadêmica Saraiva & Cia., 1943.

Carvalho Santos, J. M. Código de Processo Civil Interpretado (Code of Civil Procedure Interpreted). Vol. X. — 2a. edição. Rio, São Paulo, Freitas Bastos, 1941.

Castro, Amílcar de. Comentários ao Código de Processo Civil (Commentaries on the Code of Civil Procedure). Vol. X. Rio de Janeiro, Edição Revista Forense, 1941.

Lima, Alcides de Mendonça. O Juízo Arbitral e o art. 150 S. 40 da Constituição Federal (The Arbitration Judge and art. 150, para. 4 of the Federal Constitution). *Jurídica* — I.A.A. No. 109. Rio de Janeiro, abr/jun — 1970.

Rosa, Inocencio Borges da. Processo Civil e Comercial Brasileiro (Civil Proceedings and Commercial Proceedings in Brazil). Vol. V. Porto Alegre, Santa Maria, Pelotas, Rio Grande, Rio de Janeiro, Barcellos, Bertaso & Cia.

Santos, Moacyr Amaral dos. Prova Judiciária no Civil e Comercial (Judiciary Proof, civil and commercial). Vol. V — 3a. edição. São Paulo, Max Limonad, 1968.

БЕЛЬГИЯ

Flamme. L'arbitrage dans les relations entre personnes de droit public et personnes de droit privé. *Rec. jur. dr. adm. Cons. Etat*, 4ème trimestre 1965, No. 4, pp. 232—249.

Herment. L'arbitrage international en droit privé. *Revue Belge de Droit International*, 1966, No. 2, pp. 370—385.

Klein. Du caractère autonome de la clause compromissoire notamment en matière d'arbitrage international Dissociation de la nullité de cette clause et de celle du contract principal. *Rev. int. droit int. privé*, No. 3, juillet-septembre 1961, pp. 499—522.

Marquet, F. L'arbitrage commercial en droit international privé. Anvers, *Imprimerie Neptune*, 1932, 22 p.

Union internationale des avocats. L'arbitrage international commercial (rapporteur général P. Saunders). Bruxelles, Bruylant, Paris, Dalloz et Sirey, 1959, 3 vols.

БЕНГРИЯ

Faragó, László. The organization and functioning of the Courts of Arbitration (In Hungarian). *Jogi problémák a nemzetközi kereskedelemben* (Legal problems in international trade), vol. 2, p. pp. 60—92. Közgazdasági és Jogi Könyvtár, Budapest, 1957.

Principles and practice in the Decisions of the Court of Arbitration of the Hungarian Chamber of Commerce (in Hungarian). *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok jogi problémák* (Legal problems of the international economic relations). Közgazdasági és Jogi Könyvtár, Budapest 1963, pp. 54—76.

Móra, Imre. The "Applicable Law" in Hungarian Commercial Arbitration. *Questions of International Law* 1964, pp. 133—145.

Móra, Mihály. The action for ascertainment in the procedure of the Chamber's Court of Arbitration (in Hungarian). *A nemzetközi gazdasági...*, pp. 311—329.

Simon, Gyula. Some fundamental problems of international commercial arbitration in Hungary. *Questions of International Law* 1962, pp. 55—62.

Szaszy, István. Recognition and enforcement of foreign arbitral awards (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 2, pp. 226—275.

———. Arbitration of foreign trade transactions in the people's democracies. *The American Journal of Comparative Law*, vol. 13, 3/1964.

ИНДИЯ

Chopra. Venue of arbitration in international commercial disputes, International Seminar on Commercial Arbitration (ISCA), 1968, p. 219.

Hariani. Enforcement of foreign arbitration agreement and awards in India, *Indian Journal of International Law (IJIL)*, 1967, p. 31.

Raj Krishna. Some problems relating to the fixation of venue in international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 187.

Krishnamurti. International commercial arbitration, *IJIL*, 1970, p. 56.

Nettar. Development of the law of international trade and the promotion of international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 115.

Pai. Development of the law of international trade, ISCA, 1968, p. 103.

Krishna Rao. Enforcement of foreign arbitral awards. Seminar on International Commercial Arbitration (SICA), 1967.

Shinde. Choice of arbitration in international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 49.

Singh. Proper law of contract in international commercial arbitration, *ICIAQ*, 1968, vol. 2, No. 4, p. 6.

———. Venue of arbitration in international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 181.

Kitch Vadhansindhu. Venue of arbitration in international commercial disputes, ISCA, 1968, p. 177.

ИТАЛИЯ

Adelmann, P. Convenzioni per l'arbitrato commerciale internazionale, in *Arbitr. appunti* 1965, 127.

Berlingieri, G. Note minime sull'autonomia della clausola compromissoria, in *Diritto Marittimo*, 1964, 100.

Cansacchi, G. Considerazioni sulla Conv. di New York del 1958. *Rass. arbitr.* 1969, 97.

Cutrerà, A. L'art. VI dell'accordo integrativo italo-statunitense del 26.9.1951 stabilisce una concorrenza di giurisdizione. *Diritto negli scambi internazionali*, 1970, 162.

Eisemann, F. L'arbitrage pour la solution des différends d'ordre bancaire. *Rass. arbitr.* 1965, 1.

Fonchard, P. Les sources du droit de l'arbitrage commercial international. *Rass. arbitr.* 1965, 49.

Franchi, G. Sulla rilevanza in Italia di una clausola arbitrale italo-statunitense, in *Giurisprudenza Italiana*, 1970, 1, 1, 1187.

Giannini. Le regole di Copenaghen sull'arbitrato commerciale internazionale. In *Riv. Comm.*, 1952, I, 324.

Giuliano, M. La Conv. di Bruxelles del 27 settembre 1968 in materia di competenza giurisdizionale e di esecuzione delle decisioni in materia commerciale. *Archivio Giuridico*, 1968, (44), 200.

Iaccarino, U. Mutamento di giurisprudenza a proposito della legge regolatrice della forma dei compromessi e delle clausole compromissorie per arbitrato estero. *Dir. int.* 1960, I, 300.

———. La legge applicabile per la determinazione dell'arbitrabilità delle controversie Foro padano 1961, I, 1053.

Lanfranchi, F. Le convenzioni internazionali multilaterali in materia di arbitrato commerciale. *Riv. int. priv. proc.* 1967, 193.

Leone, G. L'adesione dell'Italia alla Conv. di New York del 1958 sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere. *Dir. scambi internaz.* 1968, 147.

———. Sulla validità della clausola compromissoria per arbitrato presso la Camera di Commercio di Mosca stipulata da un cittadino italiano. *Dir. scambi internaz.* 1968, 261.

Lojanec, G. Principi di dir. internaz. priv. e proc. applicabili in sede arbitrale. *Rass. arbitr.* 1966, 27.

Luzzato, R. Sull'efficacia in Italia di un provvedimento del Tribunale arbitrale presso la Borsa Merci di Vienna, in *Riv. internaz. priv. proc.* 1965, 90.

———. Accordi internazionali e diritto interno in materia di arbitrato: la Conv. di New York del 1958. *Riv. internaz. priv. proc.* 1968, 24.

Marmo, L. La convenzione di New York sul riconoscimento delle sentenze arbitrali. In *Rivista di Diritto Internazionale*, 1959, 31.

Miele, M. La competenza internazionale dell'arbitrato nel giudizio di delibazione relativo a lodi esterni, in *Annali Macerata*, 1961, 43.

Minali, E. L'art. VI dell'Accordo intergrativo del Trattato di amicizia Commercio e Navigazione tra la Repubblica Italiana e gli USA, in *Giurispr. it.* 1961, 4, 171.

Minoli, E. Adesione dell'Italia alla Conv. di New York. *Rass. arbitrato* 1966, 81.

———. L'Italia e la Conv. sul riconoscimento e la esecuzione delle sentenze arbitrali straniere. *Arch. giur.* 1968, (44), 403.

Monaco, R. Il diritto applicabile alla sostanza della controversia nella Convenzione europea sull'arbitrato commerciale. *Rass. arbitr.* 1962, 1.

Nestor, I. L'azione delle nazioni unite per la diffusione dell'arbitrato commerciale internazionale. *Riv. internaz. priv. proc.* 1969, 897.

Nobili, R. L'arbitrato delle associazioni commerciali. In *Riv. Comm.* 1956, I, 220.

Paone, P. Su l'arbitrato previsto dall'art. VIII della Convenzione di Londra tra gli Stati membri della Nato, in *Riv. internaz.* 1967, 179. N. Q. Arbitrato, in *Unum Jus* 1961, 477.

Satta-Manca. Luogo di svolgimento dell'arbitrato secondo il Protocollo di Ginevra e legge regolatrice della norma della clausola compromissoria, in *Dir. Maritt.* 1960, 375.

Telchini, L. In tema di efficacia in Italia di una sentenza arbitrale straniera. In *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.* 1966, 67.

Ubertazzi, G. M. Contributo agli studi sull'arbitrato estero nel diritto processuale civile internazionale, in *Dir. intern.* 1967, 279.

РУМЫНИЯ

Filip Ioan and Octavian Căpățină. Les effets des sentences arbitrales étrangères en matière de rapports de commerce extérieur conformément au droit de la République socialiste de Roumanie, in *Revue roumaine d'études internationales*, No. 1—2/1967.

Nestor, Ion. Probleme privind arbitrajul pentru comerțul exterior în țările socialiste europene (Problèmes concernant l'arbitrage pour le commerce extérieur dans les pays socialistes européens). București, 1962, 309 p.

———. Examen teoretic de practică arbitrală pentru comerțul exterior (Analyse théorique de la jurisprudence arbitrale en matière de commerce extérieur), in *Studii și cercetări juridice*, No. 1/1964.

———. Privitor la organizarea și funcționarea arbitrajului permanent pentru rezolvarea litigiilor ce se nasc din operațiile de comerț exterior. Propuneri de lege ferenda (Sur l'organisation et le fonctionnement de l'arbitrage permanent pour la solution des litiges qui naissent des opérations de commerce extérieur. Propositions de lege ferenda), in *Studii și cercetări juridice*, No. 1/1967.

———. De quelques problèmes relatifs à la compétence de l'arbitrage commercial, in *Rechtsfragen der Kooperation zwischen Unternehmen in Ost und West. Studien des Instituts für Ostrecht*. München, 1967.

———. A theoretical survey on arbitral practice in foreign trade issues, in *Revue roumaine de sciences sociales. Série de sciences juridiques* No. 2/1967.

———. Organisation et fonctionnement de l'arbitrage pour le commerce extérieur dans la République socialiste de Roumanie, in *Il diritto negli scambi internazionali*, Milano, No. 2/1969.

———. L'action des Nations Unies pour la diffusion de l'arbitrage commercial international, in *Rivista del Diritto privato e processuale*, No. 5/1969 et in *Revue roumaine d'études internationales*, No. 2/1970.

Nestor, Ion and Octavian Căpățină. Chronique de jurisprudence roumaine de droit international privé. *Journal du droit international (Clunet)*, No. 3, 1971.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

СОДЕРЖАНИЕ

Тема	№. пункты
Журналы	1—2
Общая и сравнительная	3—10
Международные конвенции и нормы	
Ассоциация по вопросам сырьевых товаров	11
Международный банк реконструкции и развития	12
Международная торговая палата	13—14
Экономическая комиссия ООН для Азии и Дальнего Востока	15
Экономическая комиссия ООН для Европы	16—18
Национальная практика	
Соединенное Королевство	19—27
Другие страны	28—35

Сокращения

BYIL	British Yearbook of International Law
ICLQ	International and Comparative Law Quarterly
JBL	Journal of Business Law
MLR	Modern Law Review

Журналы

1. Arbitration. London: Institute of Arbitrators. 1915+
This quarterly journal includes articles on the whole range of arbitration under English law. Occasional articles briefly cover aspects of international commercial arbitration.
2. International Law Association. Reports of conferences. London: International Law Association. 1873+
The annual reports of the International Law Association usually contain a report from the Association's Committee on International Commercial Arbitration covering recent developments in this field.
3. International arbitration: a symposium. (*In* (1966) 15 ICLQ 718-748).
This is a report of a one-day symposium held on 20 January 1966 by the British Institute of International and Comparative Law on "The principles and practice of international arbitration". For details of the papers presented to the symposium see Item nos. 8, 11, 14 and 15.
4. Lalive, Jean-Flavien. Contracts between a state or a state agency and a foreign company. Theory and practice: choice of law in a new arbitration case. (*In* (1964) 13 ICLQ 987-1021)
The general principles of law to be applied in arbitration are examined in relation to oil concession contracts where one party is a state-owned agency and the other, a foreign corporation. Extracts from the arbitral judgement in the dispute between Sapphire International Petroleum Ltd. and the National Iranian Oil Company are given in an appendix, and a list of similar arbitrations appears in a footnote. Reference to an international range of relevant publications is made throughout the article.
5. Mann, F. A. State contracts and international arbitration. (*In* (1967) 42 BYIL 1-37)

The first part of the article deals with the question of the law — municipal or public international law — to which an arbitration between a state and a foreign national is subject. This is followed by a detailed examination of the difficulties which may arise over such arbitrations.

Schmitthoff, Clive M. The sources of the law of international trade, with special reference to East-West trade. London: Stevens & Sons Ltd, 1964, xxvi, 292 pp

This is a report of the proceedings of the London colloquium in the series arranged by the International Association of Legal Science on various aspects of international trade law. It contains the papers presented and a note of discussions. There are lists of participants and contributors; international and municipal le-

gislation and customs; cases; and an index. International commercial arbitration is considered in the general context of international trade law in several of the papers. For the papers dealing substantially with the subject see items 7 and 35 of this bibliography.

7. Tallon, Denis. The Law applied by arbitration tribunals — II (*In* Schmitthoff, Clive M. The sources of the law of international trade. 1964, p. 154-166. Item 6)

The author considers first the determination of the law governing the arbitration and the law governing the substance of the dispute, and second the determination of the content of the law governing both procedure and disputes, which the arbitrator is to apply. A brief bibliography supplements the footnote references in the text to a wide range of publications.

8. Tangley, Lord. International arbitration today. (*In* (1966) 15 ICLQ 719-725)

Lord Tangley introduced the symposium on "The Principles and practice of International Arbitration" with comments on the increase in complexity of international trade and therefore of the scope of international commercial arbitration; and also on the unfortunate multiplicity of arbitral bodies due in part to politically based suspicion among nations.

9. Verdross, Alfred. Quasi-international agreements and international economic transactions. (*In* Year Book of World Affairs 1964. Vol 18 230-247)

The nature of, and law governing, "quasi-international agreements", i.e. investment or concession agreements between a state and a foreign national, is examined in the light of decisions of arbitration tribunals set up to decide disputes arising between such parties.

10. Wall, E. International congress on arbitration (Venice, October 6-8, 1969). (*In* (1970) 19 ICLQ 153-155)

This is a brief report of a Congress which examined the extent of recourse to international commercial arbitration and the difficulties involved; and made recommendations as to possible methods of encouraging greater use of arbitration.

Международные конвенции и нормы

Ассоциация по вопросам сырьевых товаров

11. Faure, J.C.A. Commodity market arbitrations with special reference to the Incorporated Oil Seed Association Rules. (*In* (1966) 15 ICLQ 736-742)

The purpose and organisation of trade associations is described with particular reference to the Incorporated Oil Seed Association. Its Rules of Arbitration are explained through examples of possible disputes followed by the method of their solution and appeal procedure.

Международный банк реконструкции и развития

12. Sassoon, David M. Convention on the settlement of investment disputes. (*In* (1965) JBL 334-339)

The reasons for, and background to the drafting of the Convention by the World Bank are described. The convention is intended to make provision for permanent "facilities to which states and foreign investors could voluntarily submit disputes for settlement through conciliation and arbitration". The article describes the jurisdiction of the International Centre for the Settlement of Investment Disputes and the Convention's provisions for submitting investment disputes to it.

Международная торговая палата

13. Cohn, E. J. The Rules of Arbitration of the International Chamber of Commerce. (*In* (1965) 14 ICLQ 132-171)

A short introduction to the disadvantages of litigation over international contracts and the advantages of arbitration is followed by a thorough description of the arbitration machinery of the International Chamber of Commerce. This description covers their officially recommended arbitration clause; the Rules on Conciliation and Arbitration; and comparative material on the differences between the Rules and arbitration and litigation procedure under various national legal systems.

14. Eisemann, Dr. F. Arbitrations under the International Chamber of Commerce rules. (*In* (1966) 15 ICLQ 726-736)

Disputes taken to the International Chamber of Commerce for arbitration vary greatly as to the identity and geographical location of the parties, the commodities involved, and the type of contract. This is illustrated by reference to statistics and brief summaries of recent cases. The process of arbitration is described from receipt of the claimants' request for arbitration to the enforcement of awards.

Экономическая комиссия ООН для Азии и Дальнего Востока

15. Sanders, Pieter. Trade arbitrations between East and West. (*In* (1966) 15 ICLQ 742-748)

In this article East means developing Asian countries and West, the developed countries of Europe, the Soviet Union and the United States. It is a report of the 1966 second ECAFE arbitration conference in Bangkok. The conference, having decided on the need for arbitration rules for trade disputes between East and West, formulated principles from which rules could be drafted. Some of the problems in deciding on principles are described.

Экономическая комиссия ООН для Европы

16. Benjamin, P. I. The European Convention on International Commercial Arbitration. (*In* (1961) 37 BYIL 478-495)

The problems which can arise before, during and after arbitration in international trade are discussed with reference to the possible effect on them of the European Convention on International Commercial Arbitration, 1961.

17. Cohn, E. J. The Rules of Arbitration of the United Nations Economic Commission for Europe. (*In* (1967) 16 ICLQ 946-981)

The background to, and contents of, the European Convention on International Commercial Arbitration are summarised. Although the United Kingdom has not ratified the Convention, nevertheless the Arbitration Rules of UNECE are important for United Kingdom firms doing business abroad because they may be adopted by the parties to international contracts. The Rules are explained in detail and compared with those of the International Chamber of Commerce and with English arbitration practice.

18. Sarre, David A. Godwin. European Commercial Arbitration. (*In* (1961) JBL 352-360)

The text of the European convention on International Commercial Arbitration 1961 is preceded by a brief note on the background to the Convention and the difficulties involved in reaching agreement over the provisions of Article 4 — the organization of the arbitration.

Национальная практика

Соединенное Королевство

19. Cohn, E. J. The Arbitration Act 1960 [sic, is 1950] section 4 (2) and the Geneva Protocol. (*In* (1962) 11 ICLQ 569-573)

This note on a case concerning stay of arbitration proceedings under Arbitration Act 1950 S.4 (2) considers the implementation by that section of the Geneva Protocol on Arbitration Clauses. The author contends that the words of the sub-section do not implement the whole of Article 4 of the Protocol.

20. Cohn, E. J. The fifth report of the Private International Law Committee. (*In* (1962) 25 MLR 449-454)

The report on recognition and enforcement of foreign arbitral awards by the Private International Law Committee is reviewed. The 1958 New York Convention which is the subject of the report, is analysed in comparison with the Geneva Protocol of 1923 and Convention of 1927. Its effect, if implemented, on English law is examined.

21. Commercial Court users' conference report. London: HMSO, 1962. 34pp. (Cmnd 1616)

The purpose of the conference, held in 1960, was to ascertain the views of the commercial community, represented at the conference by 24 organisations, upon the decline of the business of the Commercial Court and how its constitution, practice and procedure might be improved to meet their needs. The report and appendices, containing detailed comments and suggestions by the participating associations, also considers the Court's relation to commercial arbitration and its importance to the international commercial community.

22. Lord Chancellor's Department. Private International Law Committee. Fifth report (recognition and enforcement of foreign arbitral awards). London: HMSO, 1961. 33pp. (Cmnd 1515)

The Committee was asked to study the provisions of the convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards of 1958 and advise Her Majesty's Government on its acceptance. The report presents the conclusions of the Committee and a commentary on Articles 1-VI of the Convention. The text of the Convention and of the 1923 Protocol on Arbitration Clauses are set out in appendices.

23. Mann, F. A. English procedural law and foreign arbitrations. (*In* (1969) 18 ICLQ 997-1001 and (1970) 19 ICLQ 693-696)

The question of what is the procedural law governing an international commercial arbitration was discussed in an English judgement concerning an arbitration in Scotland. In the first article, the author sets out his reasons for disagreeing with the Court of Appeal's decision; in the second, he analyses the House of Lords' reversal of this decision and considers the implications of the House of Lords' judgement.

24. Marshall, E. A. Law of arbitration — a difference between Scots and English. (*In* (1970) Juridical Review 115-134)

Following a discussion of a recent House of Lords' decision concerning an arbitration in Scotland, there is a detailed comparison of the Scottish and English law of arbitration.

25. Polonsky, Michael. Arbitration of international contracts. (*In* (1971) JBL 1-11)

The distinction, which arose in two recent English decisions, between the law governing the contractual rights of the parties to an international contract and the law governing the arbitration proceedings; and the relationship of the arbitration clause to the determination of the proper law of the contract are examined.

26. Russell, F. Russell on the law of arbitration. 18th ed. by Anthony Walton. London: Stevens & Sons Ltd, 1970. lvi 542pp.

This major textbook covers the whole field of English arbitration law and practice under such headings as, *inter alia* what matters may be referred to arbitration; who may be an arbitrator; powers and duties of arbitrators; control of the reference by the court; and enforcement of awards. International commercial arbitration is dealt with as it occurs within the scheme of the book. Many of the examples and cases cited relate to international commercial arbitration. There are the usual lists of statutes, delegated legislation, cases and Rules of the Supreme Court referred to in the text. Useful appendices contain reprints of the Arbitration Act 1950; the Rules of the Supreme Court relating to arbitration and a list of notes on arbitration attached to other Rules; a short list of practical books on arbitration; and many forms including the arbitration clauses of the International Chamber of Commerce and the American Arbitration Association. The book concludes with an index.

27. Schmitthoff, Clive M. Arbitration: the supervisory jurisdiction of the courts. (*In* (1967) JBL 318-328)

Of the two elements in arbitration, the contractual and the judicial, the latter predominates in England. Judicial control of the substantive correctness of arbitration awards by way of the power of the Courts to break an arbitration clause and the statement of a special case for the opinion of the court is described. This supervisory jurisdiction is explained and justified historically in this article. Suggestions for reforms to judicial supervision, are made including use of judicial arbitration, statements of special cases to the Court of Appeal, and the use of amicable compositors.

Другие страны

28. Faragó, L. Organisation and activity of the Court of Arbitration of the Hungarian Chamber of Commerce. (*In* (1960) 9 ICLQ 682-688)

29. Faragó, L. Decisions of the Hungarian Chamber of Commerce in "Comecon" arbitrations. (*In* (1965) 14 ICLQ 1124-1143)

Law Decree No 22/1952 provided for two forms of arbitration. It is with the second, the Court of Arbitration of the Hungarian Chamber of Commerce, that these articles are concerned. The first article describes the administrative organisation and rules of procedure of the Court and the function of its Legal Secretary. In the second article, the basis of jurisdiction of, and the law

applied by, the Court is described briefly. The greater part of the article comprises selected extracts from eleven judgments of the Court in cases in which both parties were State enterprises of Comecon countries.

30. Govindaraj, V. C. Foreign arbitral awards and foreign judgments based upon such awards. (*In* (1964) 13 ICLQ 1465-1468)

This is a note on a test case before the Supreme Court of India on the enforcement of a foreign arbitral award.

31. Hossain, Kamal. International commercial arbitration, state succession and the Commonwealth. (*In* (1960) 36 BYIL 370-375)

The divergent approaches to the enforcement of English arbitral awards taken by the Indian and Pakistani Courts since their countries' independence in 1947 is set out. The difficulty arises from the question whether they are parties to the Geneva Protocol on Arbitration Clauses 1923 and the Geneva Convention on the Execution of Foreign Arbitral Awards 1927 *vis-à-vis* England since 1947 because of the conditions for recognition of Parties contained in the English and Indian implementing legislation.

32. Jakubowski, J. The settlement of foreign trade disputes in Poland. (*In* (1962) 11 ICLQ 806-821)

This article describes international commercial arbitration procedure in Poland. The judicial practice and procedure of the Court of Arbitration of the Polish Chamber of Foreign Trade is covered in detail, including résumés of several recent cases. The International Arbitration Court for Maritime and Inland Navigation and the Gdynia Cotton Arbitration Chamber are described in less detail. There are footnote references to works on Polish foreign trade and international law in a variety of languages.

33. Kos-Rabcewicz-Zubkowski, L. East European rules on the validity of international commercial arbitration agreements. Manchester: University Press, 1970. xii, 332pp.

The countries covered by this book are Albania, Bulgaria, Czechoslovakia, German Democratic Republic, Hungary, Poland, Rumania, Union of Soviet Socialist Republics and Yugoslavia. Their practice relating to the capacity to conclude international commercial arbitration agreements, their form, and what may be submitted to arbitration both generally and before any specified arbitral body is described by reference to their legislation; international conventions to which they are parties and arbitration decisions. Bibliographical sources are quoted extensively in footnotes, often with indications of where to find English translations of laws or codes.

The remaining two thirds of the book consists of appendices reprinting in English translations (except for Albania, where the translation is into French) of the rules of foreign trade arbitration bodies of these countries; international arbitration conventions to which one or more of the East European countries are parties; and various other rules or laws relating to arbitration. An extensive bibliography of an international range of books and articles is followed by a list of arbitral decisions cited in the text and an index.

34. Ramzaitsev, Dmitri. The application of private international law in Soviet foreign trade practice. (*In* (1961) JBL 343-351)

The application of private international law is described through the decisions of the Soviet Foreign Trade Arbitration Commission. Aspects of Soviet trade law discussed are the form of the transaction; legal capacity and competence of the parties; determination of the law to be applied to a transaction; manner of applying foreign law; application of international customs; and questions relating to arbitration agreements.

35. Kamzaitsev, D. F. The law applied by arbitration tribunals — I (*In* Schmitthoff, Clive M. The sources of the Law of international trade, 1964 p 138-153. Item 6)

This report, in two parts, is concerned with the practice of the East European countries' permanent foreign trade arbitration tribunals, especially the Foreign Trade Arbitration Commission at the Soviet Chamber of Commerce, in applying rules of law to disputes. In the first part the application of legal rules to the competence of arbitration tribunals is considered while the second part examines their application to the substance of the dispute, with examples from arbitration decisions. There are frequent references to the sources of the law and decisions discussed.

СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

Книги

Егоров Л. М. Морской арбитраж в Англии. М., 1963.

Кейлин А. Д. Судостроительство и гражданский процесс капиталистических государств, часть III, Арбитраж, М., 1961.

Лебедев С. Н. Международный торговый арбитраж. М., 1965.

Рамзайцев Д. Ф. Внешнеторговый арбитраж в СССР. М., 1957.

Рамзайцев Д. Ф. Арбитраж в торговом мореплавании. М., 1960.

Статьи и главы из книг

Богуславский М. М. Арбитражное рассмотрение споров по внешней торговле СССР с европейскими странами народной демократии, в кн.: «Правовые вопросы внешней торговли СССР». М., 1955.

Братусь С. Н. Итоги четвертой конференции председателей внешнеторговых арбитражных комиссий и судов стран — членов СЭВ (Секция права Всесоюзной торговой палаты), «Сборник информационных материалов», выпуск 21. М., 1968.

Гелкин Д. М. Европейская конвенция о внешнеторговом арбитраже. (Секция права Всесоюзной торговой палаты), «Сборник информационных материалов», выпуск 20. М., 1967.

Гуреев С. А. Европейская конвенция о внешнеторговом арбитраже. «Советский ежегодник международного права, 1963 г.». М., 1965.

Ищенко А. А. Новая конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений. «Внешняя торговля», 1958, № 10.

Кейлин А. Д. Морская арбитражная комиссия, «Внешняя торговля», № 11, 1947.

Кейлин А. Д. Морской арбитраж в СССР за последние годы. (Секция торгового мореплавания и морского права Всесоюзной торговой палаты). В кн.: «Торговое мореплавание и морское право». Сборник статей и материалов, выпуск 1. М., 1963.

Лебедев С. Н. Вопросы признания и приведения в исполнение арбитражных решений в соглашениях СССР с иностранными государствами. «Ученые записки ИМО», выпуск 3. М., 1961.

Лебедев С. Н. Разрешение имущественных споров советских внешнеторговых организаций. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Луц Л. А. Арбитраж в области внешней торговли (глава в его же книге «Международный гражданский процесс»). М., 1966.

Рамзайцев Д. Ф. Правовое положение Внешнеторговой арбитражной комиссии. «Советское государство и право», 1955, № 3.

Рамзайцев Д. Ф. Применение международного частного права в решениях Внешнеторговой арбитражной комиссии при Всесоюзной торговой палате. (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов», выпуск 23. М., 1970.

Братусь С. Н. Сотрудничество арбитражных органов социалистических стран Европы. («III международный конгресс по арбитражу (Венеция, 6—8/X. 1969)»). Милан, 1970.

Лебедев С. Н. Некоторые замечания об использовании арбитража в советской внешнеторговой практике. «Международный семинар по торговому арбитражу, Нью-Дели, 18 и 19 марта». Нью-Дели, 1968.

Лебедев С. Н., Поздняков В. С., Розенберг М. Г. Законодательство Союза Советских Социалистических Республик (в применении к отношениям по внешней торговле). «Сборник торгового законодательства стран мира». Нью-Йорк, 1970.

Рамзайцев Д. Ф. Право, применяемое арбитражными судами. «Источники права международной торговли». Лондон, 1964.

Усенко Е. Т. Международный торговый арбитраж в СССР. «Международный союз адвокатов. Международный торговый арбитраж», т. II. Гаага, 1960.

4. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО
В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

АВСТРАЛИЯ

Law Council. Report on Containerization. 1970 *Newsletter*, vol. 5, No. 1, p. 10.

БЕЛЬГИЯ

Buisseret. Convention de Bruxelles du 25/8/1924 sur les connaissements. Article 3, paragraphe 6. Bruxelles, Institut de sociologie, 1962, 80. (Travaux et conférences, IX, pp. 129—194.)

La Belgique et le droit de la mer (actes du colloque conjoint des 21 et 22 avril 1967). Bruxelles, Institut de Sociologie, 1969, p. 180.

Bosmans, René. Le connaissance direct. Etude de doctrine et de jurisprudence. Bruxelles, Larcier, 1950, 91 p.

Brajkovic — Pallura. Les conditions dans lesquelles les états accordent aux navires le droit d'arborer le pavillon national. Bruxelles, Bruylant, 1960, 80. (Rapports généraux au V^e Congrès international de droit comparé, tom. II)

Collin. De garantiebrief. *Rechtskundig Weekblad*, 10 juin 1962, No. 10, Koll. 2141—2148.

De Smet. Du droit à indemnité du chef de manquant ou d'avarie en matière de transport sous connaissance (note sous cassat.). *Rev. int. jur. belge*, 1968, pp. 126—140.

Le cas du "Torrey Canyon". *Journal des Tribunaux*, 6/5/1967, No. 4573, pp. 289—292.

De Smet, R. Droit maritime et droit fluvial belge. Bruxelles, Larcier, 1971, 2 vol., x 1220 p.

Heenen, J. Vente et commerce maritime. Bruxelles, Bruylant, 1952. VII—439 p.

Kegel. L'abordage en haute mer en droit international privé. *Rev. int. dr. inter. privé*, 1968, pp. 394—417.

Libert, Hubert. Inleiding tot enkele juridische en sociale problemen betreffende de zeevlieden, varend onder belgisch vlag. *Z. P.* 1962, p. 224.

Loyer. Le droit nouveau des contrats d'affrètement No. 1 et de transport maritime. *Revue Trimestrielle de Droit Commercial*, janv.-mars 1967, p. 160.

Martin. La nature juridique de l'assistance en mer. *Rev. trim. dr. commercial*, No. 3, juillet-septembre 1961, pp. 555—576.

Pinto. Les pavillons de complaisance. *Journal du Droit International*, avril-mai-juin 1960, No. 2, pp. 349—369.

Radisic, Nicolas. Date du connaissance et commerce maritime. Anvers, Lloyd anversois, 1963, 127 p.

Rigaux. La responsabilité du fait d'autrui spécialement en cas d'abordage, en droit international privé comparé — Note sous Cassat. 1ère chambre 23/11/1962 — *Rev. int. jur. belge*, 3^e trimestre 1963, pp. 221—231.

Roland and Huybrechts. Maritiem recht (overzicht van rechtspraak 1960—1967). *Tijdschrift voor Privaatrecht*, 1968, pp. 459—522.

La limitation de la responsabilité des propriétaires et exploitants de navires conventionnels et nucléaires. *Journ Trib.*, 6 octobre 1963, No. 4417, pp. 541—50; 13 octobre 1963, No. 4418, pp. 561—570.

Van Bladel, Georges. Connaissances et règles de la Haye. Commentaire de la loi du 28 novembre 1928. Bruxelles, Larcier, 1929, 266 p.

Vander Elst. Droit maritime. Faculté d'abandon et limitation de responsabilité. Droit international privé: Article 3, § 1 du Code civil "lex loci delicti commissi" en matière de responsabilité civile — loi du pavillon; applicable à la faculté d'abandon. Concours de créances — Avantages de la loi du pavillon — Observations sous Bruxelles 9^e chambre, 13 avril 1961 — *Journ. Trib.*; 4/6/1901, No. 4, 323, pp. 387—391.

Van Rijn. La convention de Bruxelles du 25/8/1924 en matière de connaissance. *Journ. dr. int.*, janv.-févr.-mars 1964, No. 1, pp. 4—33.

Van Rijn et Heenen. Le droit maritime (examen de jurisprudence 1958—1965). *Revue critique de Jurisprudence Belge*, 1967 1^{er} trimestre, pp. 85—136.

Simon et Hennebicq. La modification de la convention du 26/8/1924

en matière de connaissance. *Revue Internationale de Droit Comparé*, 1969, pp. 11—65.

Les privilèges et hypothèques maritimes et l'inscription des droits relatifs aux navires en construction. *Revue de Droit International et de Droit Comparé*, 1967, pp. 149—174.

Smeesters, Constant et Wintermolen, Gustave. Droit maritime et droit fluvial, 2^e éd. Bruxelles, Larcier, 1929—1938, 3 vol.

U.E.P. Bibliographie. Bruxelles, Bibliothèque du Ministère des Affaires économiques, 1952, 12 p.

Wildiers, Pierre. Le connaissance. Anvers, Lloyd anversois, 1959, 182 p.

Le contrat d'affrètement maritime. Anvers, Ed. Lloyd anversois, 1969. p. 213.

БРАЗИЛИЯ

Avio Brasil. O Risco no Direito Marítimo (Risk in Maritime Law). Bahia, Empresa Gráfica "Era Nova Ltda.", 1943.

Azevedo Matos. Principios de Direito Marítimo (Principles of Maritime Law). Editora Ática.

Campos, João Vicente. Da Avaria Particular no Direito (Of Particular Average in National and International Law). Nacional e Internacional, Rio de Janeiro, Edição Revista Forense, 1952.

Costa, José da Silva. Direito Commercial Marítimo, Fluvial e Aéreo (Maritime, Fluvial and Air Commercial Law). 3^a edição, 2 Tomos. Rio de Janeiro, Livraria Editora Freitas Bastos, 1935.

Ferreira, Waldemar Martins. O Conhecimento de Transporte Ferroviário (Receipts in Transportation by Rail). São Paulo, *Revista dos Tribunais*, 1932.

Loreto Filho, Sergio. O Comercio Marítimo no Direito Internacional Privado (Maritime Commerce in Private International Law). Recife, Imprensa Industrial I. Nery da Fonseca, 1919.

Sampaio de Lacerda, José Candido. Natureza e Efeitos do Contrato de Ajuste (Nature and Effects of a Liquidation Contract). Rio de Janeiro, Estabel. Graph. Canton and Reile, 1939.

Simas, Hugo. Compendio de Direito Marítimo Brasileiro (Compendium of Brazilian Maritime Law). São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva and Cia., 1938.

Villasbôas, João. Hipoteca Naval (Ship Mortgages). Rio de Janeiro, Livraria Editora Freitas Bastos, 1942.

Tavares, J. Edvaldo. Leis Marítimas Remissivas (Remissive Maritime Laws). *Freitas Bastos*, 1962.

Valle, Numa P. do. Avarias Marítimas (Theoria e Prática) (Maritime Receipts; Theory and Practice). 1^a edição. São Paulo, Casa Duprat., 1921.

Vieira Ferreira, Joaquim Filho. Consolidação das Leis Comerciaes de Direito Privado (com as Convenções de Bruxelas de 1910, 1924 e 1926 sobre abalroamento, assistência marítima e salvados, limitação da responsabilidade dos proprietários de navios, hipoteca e privilégios marítimos e imunidades dos navios do Estado) (Consolidation of the Commercial Laws of Private Law; with the Conventions of Brussels of 1910, 1924 and 1926 on collisions, maritime assistance and salvage, limits of the responsibility of ship owners, mortgages and maritime privileges and immunities of Government ships). São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva and Cia., 1935.

ИТАЛИЯ

Balestra, N. Influenza del charterparty sulla applicabilità della Conv. di Bruxelles in tema di polizza di carico. *Riv. navig.*, 1966, 1, 160.

Ballarino, T. Intorno alla legge regolatrice del privilegio del vettore marittimo sulle cose caricate. *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.*, 1966, 773.

Berlingieri, G. La collisione di navi di navigazione interna con particolare riguardo alla legge regolatrice, in *Atti Congr. dir. navig.*, 1962, 193.

Berlingieri, F. ed altri. La Conferenza di Stoccolma del Comité maritime international, 9—15 giugno 1963.

Berlingieri, G. Insufficienza di imballaggio e mancanza di imballaggio. *Diritto Marittimo*, 1963, 347.

Berlingieri, F. Caricazione sopra coperta e deviation, in *Dir.*, mar. 1969, 381.

- Carbone, S. M. Problemi relativi alla legge regolatrice del trasporto marittimo nella giurisprudenza italiana (1959—1965). *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.*, 1966, 449.
- Applicabilità nel tempo della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico ed applicabilità dell'art. 1341 cod. civ. cit. ai contratti conclusi all'estero. *Riv. intern.*, 1967, 711.
- Caramazza, G. Legge regolatrice del compenso in tema di soccorso a nave straniera. In *Diritto negli scambi internazionali*, 1962, 145.
- Cassese, A. In tema di legge regolatrice del contratto di trasporto marittimo. In *Riv. internaz.*, 1963, 274.
- Clemente, P. La Convenzione di Bruxelles ed il Cogsa degli Stati Uniti d'America. In *Temi genov.*, 1961, 449.
- Dagna, C. Progetto di conv. unificata per il trasporto passeggeri e bagagli. *Dir. Maritt.*, 1969, 178.
- Ferrarini, S. Orientamenti attuali del diritto marittimo. In *Riv. navig.*, 1962, I, 50.
- Sulla prorogabilità del termine per l'esercizio dell'azione contro il vettore stabilito dalla Conv. di Bruxelles sulla polizza di carico. *Annali Genova*, 1966, 275.
- Gaeta, D. Sull'art. 10 della Convenzione di Bruxelles sulle polizze di carico. In *Riv. navig.*, 1962, 2, 88.
- Giuliano, M. L'ordinamento internaz. e i fiumi navigabili d'interesse internazionale. In *Rivista di Diritto Internazionale*, 1959, 201.
- Graff, P. Le contrat de transport de Marchandises en navigation intérieure. In *Atti cong. dir. navig.*, 1962, 393.
- Iannuzzi, M. Sull'applicabilità della disciplina dei trasporti marittimi ai trasporti internazionali di cose su percorso misto. In *Riv. navig.*, 1967, I, 267.
- Manca, P. Le regole di Visby. *Dir. Maritt.*, 1967, 108.
- Il protocollo di Bruxelles del 23 febbraio 1968 sulla polizza di carico. *Dir. Maritt.*, 1968, 51.
- Maltese, D. Il progetto di riforma dell'art. X della Convenzione di Bruxelles. *Dir. Maritt.*, 1965, 527.
- Matteucci, M. L'unificazione del diritto della navigazione interna e l'apporto dell'Istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato. In *Atti cong. dir. nav.*, 1962, 183.
- Mordiglia, A. Legislazione anti-trust statunitense e trasporti marittimi internazionali. In *Studi Berlingieri Dir. Maritt.*, 1964 (spec.) 368.
- Pece, L. L'incendio a bordo. In *Studi Berlingieri Dir. Maritt.* (spec.) 402.
- Persico, C. Regime probatorio nei pericoli eccettuati secondo la Convenzione di Bruxelles e la responsabilità del settore in caso d'incendio. *Temi Genov.*, 1965, 97.
- Applicabilità della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico e la volontà delle parti contraenti. In *Temi genov.*, 1962, 321.
- Ricciardelli, G. Sul concetto di "colis" nell'art. 4 n.5 della Conv. di Bruxelles del 25.8.1924 sulla polizza di carico Giurisprudenza Italiana, 1969, I, 1, 889.
- Righetti, G. Sulla natura del termine estensivo ex art. 111 n.6 della Conv. di Bruxelles sulla polizza di carico e sulla sua applicazione. *Dir. Maritt.*, 1966, 140.
- Saulle, M. R. Sulla legge regolatrice della prova del contratto di trasporto marittimo. *Riv. di dir. internaz.*, 1967, 703.
- Spinedi, M. Problemi di diritto internazionale sollevati dal naufragio della "Torrey Canyon". *Riv. di dir. internaz.*, 1967, 653.
- Van Rin, J. La Convenzione di Bruxelles del 1924. In *Dir. Maritt.*, 1964, 165.
- Florescu, Gr. Consecințele nerespectării normelor de încărcare a vaselor maritime străine la transportul mărfurilor destinate exportului (Les conséquences de la non-observation des règles de chargement des bâtiments maritimes étrangers pour le transport des marchandises destinées à l'exportation). "Arbitrajul de stat", 1964, nr. 5.
- Munteanu, Aurel. Considerațiuni asupra contractului de transport fluvial și maritim (Considérations sur le contrat de transport fluvial et maritime). In "Arbitrajul de stat", 1962, nr. 5.
- Popescu, Stelian. Probleme referitoare la stalii și contrastalii (Problèmes relatifs aux staries et surestaries). In "Arbitrajul de Stat", 1956, nr. 5.
- Stătescu, Constantin. Drept civil. Contractul de transport, drepturile de creație intelectuală, succesiunile (Droit civil. Le contrat de transport. Les droits de création intellectuelle, les successions). București, 1967, 266 p.
- Tatomir, N. și Gh. Bibicescu. Asistența și salvarea în dreptul maritim (L'assistance en le sauvetage en droit maritime). In "Analele științifice ale Universității 'Al. I. Cuza'" — Iași, 1966.

СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

Книги

- Александрова К. И. Общая авария и порядок ее оформления. М., 1967.
- Аллахвердов М. А., Савичев Г. П. Договоры о перевозках грузов. М., 1967.
- Андреев-Голубев Н. И. Внешнеторговые транспортные операции и фрахтование судов. Одесса, 1965.
- Волков А. А. Морское право. Под ред. А. К. Жудро. М., 1969.
- Вольнец Ф. С. Вопросы советского транспортного права. М., 1957.
- Ворохобский А. Я. Основные обязанности фрахтовщика и фрахтователя по договору морской перевозки. М., 1961.
- Вышнепольский С. А., Бурмистров М. М., Забелин В. Г., Фрахтование морских судов. М., 1964.
- Губерман Р. Л. Организация перевозок экспортных и импортных грузов СССР. Под ред. проф. А. Д. Кейлина. М., 1962.
- Джавад Ю. Х., Жудро А. К., Самойлович П. Д. Морское право. Под ред. А. К. Жудро. М., 1964.
- Жилин И. С. Общая авария и вопросы морского права. М., 1958.
- Именинов Г. И. Советское морское и рыболовное право. М., 1951.
- Кейлин А. Д. Транспорт и страхование во внешней торговле. Правовые условия внешнеторговых сделок. М., 1947.
- Кейлин А. Д. Советское морское право. М., 1954.
- Ливерман Ф. Я. Особенности рейсового чартера. М., 1961.
- Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961.
- Мешера В. Ф. Морское право. Общая часть, выпуск 1, М., 1958. Правовые условия морской перевозки груза, выпуск 4, Л., 1960. Общие убытки при морской перевозке груза, выпуск 5, М., 1963. Правовые условия фрахтования судна на время, выпуск 7, М., «Транспорт», 1964.
- Оберг Р. Р., Фафуриш Н. А. Коммерческая практика заграничного плавания. М., 1967.
- Самойлович П. Д. Договор морской перевозки по советскому праву. М., 1952.
- Самойлович П. Д. Правовое оформление морских перевозок грузов (Практическое руководство). М., 1954.
- Смирнов В. Т. Права и обязанности участников договора грузовой перевозки. М., 1969.
- Сидлинг А. Н. Морское право (Учебник). М., 1964.
- Тарасов М. А. Договор перевозки. Ростов-на-Дону, 1965.
- Тарасов М. А. Очерки транспортного права. М., 1951.
- Ходунов М. Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965.
- Шмигельский Г. Л. Морские протесты и судебная практика. М., 1951.

РУМЫНИЯ

- Bibicescu, Gheorghe. Transportul maritim. Probleme juridice și tehnice. (Le transport maritime. Problèmes juridiques et techniques). Editura Științifică, București, 1958, 635 p.
- Demetrescu, Paul. Contractul de transport (Le contrat de transport). București, 1962, 199 p.

- Шмигельский Г. Л. Советское морское право в борьбе за сохранность грузов. М., 1956.
- Шмигельский Г. Л., Ясиновский В. А. Основы советского морского права. М., 1959.
- Шмигельский Г. Л., Ясиновский В. А. Основы современного морского права (Учебник). М., 1963.
- Статьи*
- Александров-Дольник М. К. Нужен ли в советском морском праве договор чартера. Информационный сборник Центрального научно-исследовательского института морского флота «Морское право и практика» (в дальнейшем Инф. сб. ЦНИИМФ), № 17 (76), Л., 1962.
- Александрова К. И. Некоторые вопросы исчисления стальнойго времени в практике МАК. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 17 (76), Л., 1962.
- Александрова К. И. Предоставление и оплата дополнительных приспособлений и сепарационных материалов по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 18 (82), Л., 1962.
- Александрова К. И. Некоторые вопросы исчисления стальнойго времени по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22 (108), Л., 1963.
- Александрова К. И. О навигационной и коммерческой ошибках по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 23 (110), Л., 1963.
- Александрова К. И. Некоторые вопросы оформления общей аварии. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28 (144), М.-Л., 1965.
- Александрова К. И. Практика Бюро диспаншеров при Всесоюзной торговой палате по распределению общей аварии. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 29 (149), Л., 1965.
- Александрова К. И. Вопросы фрахтования судов в тайм-чартер. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 30 (150), Л., 1965.
- Александрова К. И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (Литерные правила). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 35 (183), М., 1967.
- Александрова К. И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (Правала I—X). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 36 (187), М., 1967.
- Александрова К. И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (Правала XI—XXII). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 37 (192), М., 1968.
- Александрова К. И. Правовое регулирование фрахтования судов на время в КТМ Союза ССР. Труды ЦНИИМФ, выпуск 135, Л., 1970.
- Брухис Г., Зорин А. Создать новую проформу советского коносамента. «Морской флот», 1970, № 3.
- Брухис Г. Е. Об ответственности сторон по договору перевозки грузов на линейных судах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 17 (76), Л., 1962.
- Брухис Г. Е. О включении в стальнойго время воскресных и праздничных дней. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 20 (97), 1963.
- Бурса Н. П. Морские споры в арбитражной практике. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 19 (86), 1962.
- Васильев А. Договор фрахтования судов на время во взаимопользовании паролодства ММФ. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 43 (232), 1969.
- Волков Я. П. Ответственность экспедитора при морской перевозке грузов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 12 (58), Л., 1961.
- Ворохобский А. Я. Ограничение ответственности судовладельца за причинение вреда. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3 (29), 1958.
- Ворохобский А. Я. Различия в размере ответственности морского перевозчика. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28 (144), М.-Л., 1965.
- Ворохобский А. Я., Егоров К. Ф. Соотношение между договором перевозки и договором фрахтования. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 29 (149), Л., 1965.
- Ворохобский А. Я. Предложения по пересмотру общей аварии. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 47 (255), 1970.
- Гендзахадзе Е. Н. Деятельность Морской арбитражной комиссии по разрешению споров, связанных с морским страхованием. «Вестник Московского университета», серия 10. Право, № 4, 1962.
- Гроссгольм М. А. О некоторых случаях захода судна в порт-убежище. «Торговое мореплавание и морское право». Сборник статей и материалов, выпуск 2, М., 1964.
- Гроссгольм М. А. Случай общей аварии при случайной посадке судна на мель на внутренних рейдах, реках и каналах. В кн.: «Торговое мореплавание и морское право». Сборник статей и материалов (Секция торгового мореплавания и морского права Всесоюзной торговой палаты), выпуск 3, М., 1965.
- Гуреев С. А. Коллизионные начала Кодекса торгового мореплавания СССР. «Советское государство и право», 1969, № 12.
- Джавад Ю. Сотрудничество социалистических стран в области морского транспорта. «Внешняя торговля», 1962, № 6.
- Егоров Л. М. Правовое регулирование отношений по перевозке (по проекту нового ГК РСФСР). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 9 (49), Л., 1960.
- Егоров Л. М. О недостатках правового регулирования перевозки лесных грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 11 (56), Л., 1960.
- Егоров Л. М. Акты, претензии и иски (проектируемая глава нового КТМ). Инф. сб. ЦНИИМФ, выпуск 46, Л., 1960.
- Егоров Л. М. О претензиях и исках к органам морского транспорта. «Морской флот», № 5, 1960.
- Егоров Л. М. Об аресте судов в обеспечение имущественных требований заинтересованных лиц. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 20 (97), Л., 1963.
- Егоров Л. М. Разграничение ответственности паролодства в железных дорогах за несохранность грузов, перевозимых в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 21 (100), Л., 1963.
- Егоров Л. М. О навигационной и коммерческой ошибках по иностранному праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 23 (110), Л., 1963.
- Егоров Л. М. Толкование в судебной практике понятия «умеренный ход» (правило 16а ППСС). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 30 (150), Л., 1965.
- Егоров К. Ф. Коллизионные нормы морского права. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3 (29), Л., 1958.
- Егоров К. Ф. Правовые последствия отклонения судна от намеченного пути. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 4 (34), Л., 1958.
- Егоров К. Ф. Развитие функций внешнеторгового коносамента. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22 (108), Л., 1963.
- Егоров К. Ф. Некоторые вопросы применения международной Брюссельской конвенции о коносаментах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 26 (130), М.-Л., 1964.
- Егоров К. Ф. Роль коносамента в аккредитивной форме расчетов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 30 (150), М.-Л., 1965.
- Егоров К. Ф. Структура и содержание иностранных коносаментов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28 (144), М.-Л., 1965.
- Егоров К. Ф. Правовые основания внесения в коносамент оговорки по количеству перевозимого груза. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 32 (161), М.-Л., 1966.
- Егоров К. Ф. Об обязанности перевозчика проявить должную заботливость в обеспечении мореходного состояния судов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 35 (183), М., 1967.
- Егоров К. Ф. Дата коносамента и правовые последствия неправильного датирования. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 36 (187), 1967.
- Егоров К. Ф. Вопросы мореходности судна в иностранном морском праве. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 38 (200), М., 1968.
- Егоров К. Ф. Некоторые вопросы ответственности сторон при фрахтовании судна в тайм-чартер и на рейс по советскому морскому праву. Труды ЦНИИМФ, выпуск 108, 1969.
- Егоров К. Ф. Фрахтование судна на длительный срок и правовое обеспечение морского кредита в капиталистических странах. Труды ЦНИИМФ, выпуск 108, 1969.
- Егоров К. Ф. Правовые условия международных коносаментных перевозок. Инф. бюллетень СЭВ, 1970, № 6.
- Егоров К. Ф. Коносаментная оговорка «об установлении (идентификации) перевозчика». Инф. сб. ЦНИИМФ, № 47 (255), 1970.

- Егоров К. Ф. Понятие «судовладелец» в иностранном морском праве. Труды ЦНИИМФ, выпуск 135, 1970.
- Егоров К. Ф. Понятие «судовладелец» в иностранном морском праве. Труды ЦНИИМФ, выпуск 135, 1970.
- Егоров К. Ф. Некоторые вопросы правового регулирования фрахтования морских судов и перевозки грузов. Труды ЦНИИМФ, выпуск 135, 1970.
- Жалин И. С. Договор страхования во внешней торговле. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР». Под ред. Генкина Д. М. М., 1961.
- Жалин И. С. К вопросу кодификации советского морского права. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 4 (34), Л., 1958.
- Жудро А. К. О судебной практике по делам о несохранности тарных грузов, перевозимых по весу отправителя. «Морской флот», 1955, № 6.
- Жудро А. К. Новое международно-правовое регулирование коносаментных перевозок грузов. Инф. бюллетень СЭВ, 1969, № 5.
- Забелин В. Договоры морской перевозки СЭВ. «Внешняя торговля», 1970.
- Забелин В. Фрахтовая ставка — концентрированное выражение условий чартера. Инф. бюллетень СЭВ, 1966, № 6.
- Зилитинкевич Е. Я., Фаддеева Т. А. КТМ Союза ССР о навигационной ошибке как основании освобождения перевозчика от ответственности. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 44 (235), 1969.
- Зиновьев П. С. Некоторые вопросы оформления документов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 1 (11), Л., 1957.
- Зорин А. С. Об особенностях договора морской перевозки. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 47 (255), 1970.
- Иванов Г. Г. О характере и содержании транспортно-экспедиторского договора. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22 (108), Л., 1963.
- Кейлин А. Д. Вопросы фрахтования тоннажа при внешнеторговых сделках. «Внешняя торговля», 1958, № 2.
- Кейлин А. Д. Вопросы морского страхования во внешней торговле. «Внешняя торговля», 1958, № 6.
- Кейлин А. Д. Основные вопросы практики Морской арбитражной комиссии в 1963 г. «Торговое мореплавание и морское право». Сборник статей и материалов, выпуск 2, М., 1964.
- Кейлин А. Д. Вопросы морского права в практике Морской арбитражной комиссии в 1967 г. по делам с участием организаций социалистических стран. Инф. бюллетень СЭВ, 1968, № 3.
- Колодкин А. Л. Основные вопросы права социалистической собственности на морские суда в СССР. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 12 (58), 1961.
- Кордон А. Об ответственности сторон за невыполнение плана и договора морской перевозки. «Морской флот», 1962, № 9.
- Кравцов А. К вопросу о кодификации советского морского права. «Морской флот», 1962, № 8.
- Кравцов А. К. Исчисление сталийного времени при погрузке-разгрузке советских судов в иностранных портах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 20 (97), 1963.
- Косицын Ю., Будкина Л. Рассмотрение в судах споров, вытекающих из международных перевозок. «Советская юстиция», 1961, № 2.
- Лебедев С. Н. Расчет сталийного времени. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 10 (55), Л., 1960.
- Лебедев С. Н. Канцелирование чартера. «Торговое мореплавание и морское право». Сборник статей и материалов, выпуск 3, М., 1965.
- Лебедев С. Н. Из практики Морской арбитражной комиссии 1968—1969 гг. Инф. бюллетень СЭВ, 1970, № 9 (75).
- Лебедев С. Н. Договор страхования. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.
- Магазинер Я. М. Условия платежа фрахта. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3 (29), 1958.
- Маковский А. Л. Правовое значение акта учета стояночного времени. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22 (23), 1958.
- Маковский А. Л. Ответственность перевозчика за несохранность груза по советскому морскому праву. «Ученые записки» (Всероссийский институт юридических наук Министерства юстиции СССР), выпуск 8, 1958.
- Маковский А. Л. О роли договора при морских перевозках грузов на советских судах. «Правоведение», 1959, № 4.
- Маковский А. Л. Об унификации норм морского права. В кн.: «Проблемы международного частного права». Под ред. Лунца Л. А., М., 1960.
- Максимаджи М. И. О гарантийных письмах, выданных под чистый коносамент. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3 (29), Л., 1958.
- Максимаджи М. И. Новый кодекс торгового мореплавания. «Рыбное хозяйство», 1969, № 11.
- Мешера В. Ф. К вопросу об унификации морского и речного права. Сборник трудов (Ленинградское бассейновое правление научно-технического общества водного транспорта «ЛОНТОБТ»), выпуск 3, 1956.
- Мешера В. Ф. Правовые условия морской перевозки грузов. В кн.: Драбкин Я. М. Перевозки грузов морем. М., 1962.
- Мусин В. А. Новые гражданские кодексы союзных республик и вопросы советского морского права. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28 (144), 1965.
- Мусин В. А., Фаддеева Т. А. Правоотношения перевозчика, грузовладельца и страховщика в процессе перевозки и страхования грузов в линейном судоходстве. Труды ЦНИИМФ, выпуск 108, 1969.
- Мусин В. А. Ответственность морского перевозчика перед страховщиком. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 29 (149), М.-Л., 1965.
- Оберг Р. Р. О некоторых различиях между главой VII кодекса торгового мореплавания СССР и Йорк-Антверпенскими правилами. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 30, М.-Л., 1965.
- Оберг Р. Р. Распределение общей аварии при вине одного из участников морской перевозки (из практики Бюро диспашеров). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 24 (118), Л., 1964.
- Оберг Р. Р. Распределение убытков по общей аварии при вине участников морской перевозки. «Торговое мореплавание и морское право». Сборник статей и материалов, выпуск 1, М., 1963.
- Оберг Р. Р. О подсудности споров по диспашам (Из практики бюро диспашеров при Всесоюзной торговой палате). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 5 (38), 1959.
- Падорин Л. Пересмотреть форму коносамента. «Морской флот», № 7, 1963.
- Петров М. Морская перевозка грузов по сквозному коносаменту. «Внешняя торговля», 1957, № 2.
- Рябова Е. Доказательственное значение морского протеста. «Морской флот», 1970, № 11.
- Рябинский Б. О правовом регулировании грузовых перевозок. «Советская юстиция», 1962, № 18.
- Рябинский Б. Договор морской перевозки грузов. «Советское право», Киев, 1962, № 3.
- Репкин Б. Н. Некоторые коммерческие и правовые вопросы перевозок фруктов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 27 (135), 1964.
- Рамзаев Д. Ф. Из практики внешнеторговых морских перевозок. «Внешняя торговля», 1959, № 6.
- Райхер В. К. Регулирование морских грузовых перевозок в советском законодательстве. «Советское государство и право», 1965, № 11.
- Савельев А. А. Некоторые вопросы применения типовых чартеров в международном торговом мореплавании. В кн.: «Советский ежегодник международного права». М., 1966—1967.
- Савельев А. А., Лебедев С. Н., Фомичев Ю. Н. Суэцкий кризис и договоры морской перевозки. «Советское государство и право», 1969, № 3.
- Самойлович П. Советское морское законодательство об общей аварии. «Морской флот», 1952, № 2.
- Сергеев Ю. Координация фрахтования. «Внешняя торговля», 1966, № 12.

Смирнов В. Т., Фаддеева Т. А. Требования, предъявляемые к мореходности судна по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 35 (183), М., 1967.

Старостин А. Некоторые вопросы применения сроков исковой давности. «Морской флот», 1967, № 5.

Тарасов М. А. Роль чартера в морской перевозке грузов. «Ученые записки». (Ростовский-на-Дону государственный университет), том 68, 1957, выпуск 4.

Фаддеева Т. А. Морские перевозки тарных грузов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 32 (161), М.-Л., 1966.

Фаддеева Т. А. Прием и сдача импортных грузов на железнодорожных станциях и в морских портах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 33 (171), 1967.

Фафурин Н. Исчисление стояночного времени судна при перевозках внешнеторговых грузов. «Морской флот», 1956, № 7.

Ходунов М. Е. Правовое регулирование перевозок прямого сообщения с участием разных видов транспорта. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 23 (110), 1963.

Шмгельский Г. Л. Ответственность соперевозчиков в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 5 (38), Л., 1959.

5. БИБЛИОГРАФИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

АВСТРАЛИЯ

Castles, A. Legal status of resolutions of international organizations — with special reference to the United Nations *Australasian Pol. Studies Assoc. Ann. Conf.*

Cowen, Z. The legal aspects of trade. September 1966. *Hemisphere*, vol. 10, p. 34

Gifford, J. K. with Wood J. V. and A. J. Reitsma. *Australian Banking*, 1960, 4th ed., University of Queensland, Brisbane.

Law Council. International Trade and Investment Law Seminar. 1969 *Newsletter*, vol. 4, No. 5, p. 23.

Lawson, Richard. An analysis of the concept of available market. February and March 1969. *Australian Law Journal*, vol. 43, pp. 52 to 64 and 106 to 114.

Malcolm, D. K. The Asian Development Bank and a Lawasia Project. 1969 *Australian Law Journal*, vol. 43, p. 231.

Marks, B. Choice of law and conflict avoidance in Australian/Japanese Transactions. 1970 *Australian Law Journal*, vol. 44, pp. 528 to 541 and 588 to 601.

———. The legal environment of Australian-Japanese trade. 1967 *Australian Yearbook of International Law*, p. 36.

Mayman, G. L. *Australian Commercial Law and Principles*. 9th ed by T. F. Hachett. Melbourne, Pitman, 1961.

Nygh, P. E. *Conflict of Laws in Australia*, 2nd ed., 1971.

O'Connell, D. P. (ed.). *International Law in Australia*. Sydney Law Book Co., 1965.

Ryan, K. W. International business and the law. *University of Queensland Law Journal* 1970, vol. 7, pp. 3—22.

Starke, J. G. Current activities of the International Institute for the Unification of Private Law: Rome (UNIDROIT), February 1966. *Australian Law Journal*, vol. 39, pp. 348—349.

———. The effect on Australian law of admission of the United Kingdom to the European Common Market. June 1963. *Australian Law Journal*, vol. 37, p. 49.

——— (ed.). *The Protection and Encouragement of Private Foreign Investment*. Sydney, Butterworths, 1966.

Surrey, Walter S. *International Trade and Investment Law*. Law Council of Australia, 1969.

Sydney University Committee for Post-Graduate Studies. *Some Aspects of the Law Relating to Export Transactions*, 2 vols., 1964.

Trade Committee. 1965 *Newsletter*, vol. 1, No. 3, p. 6.

БРАЗИЛИЯ

Alvarez, Walter T. *Direito Comercial (Commercial Law)*. 2 vols., 1a. edição. Sugestões Literárias S. A., 1969.

Aroucha, Manuel. *Economia Política e Direito Comercial (Political Economy and Commercial Law)*, Julho Recife, 1943.

Ascarelli, Tullio. *Ensaio e Pareceres (Essays and Legal Opinions)*. São Paulo, Saraiva and Cia., 1952.

Borges, João Eunápio. *Curso de Direito Comercial Terrestre (Course of Commercial Land Law)*. 4a. edição. Rio Forense, 1969.

Cardoso, Graccho. *Código Comercial Brasileiro (Anotações sobre Doutrina — Legislação e Jurisprudência, atualizadas de acordo com o Código Civil) (Brazilian Trade Code, Annotations on Doctrine — Legislation and Jurisprudence, brought up to date in accordance with the Civil Code)*. Rio de Janeiro, F. Briguiet and Cia. Editores, 1930.

Campos, Francisco. *Direito Comercial (Commercial Law)*. Rio de Janeiro, São Paulo, Freitas Bastos, 1957.

Carvalho de Mendonça, J. X. *Tratado de Direito Comercial Brasileiro (Treatise on Brazilian Trade Law)*. 8 volumes e Índice Geral, 2a. edição. Rio de Janeiro, Livraria Freitas Bastos, 1933/1935.

Faria, Bento de. *Código Commercial Brasileiro Annotado (Annotated Brazilian Commercial Code)*. 3a. edição, 1920.

———. *Direito Comercial (Trade Law)*. 4 volumes (8 partes). A. Coelho Branco Filho, 1947.

Ferreira, Waldemar Martins. *Curso de Direito Comercial (Course of Trade Law)*. 2 volumes. São Paulo, Salles Oliveira, Rocha and Cia. Typographia Siqueira, 1927.

———. *Instituições de Direito Comercial (Institutions of Trade Law)*. 4 volumes (5 Tomos). Freitas Bastos.

Ferreira, Waldemar Martins. *Tratado de Direito Comercial (Treatise on Trade Law)*. 15 volumes. São Paulo, Edição Saraiva and Cia., 1960/1966.

———. *Tratado de Direito Mercantil Brasileiro (Treatise on Brazilian Mercantile Law)*. 2 volumes. Freitas Bastos.

Lopes Pontes, Aloysio. *Código Comercial e Leis Posteriores em Vigor (The Commercial Code and Subsequent Laws Enacted)*. 2 volumes, com Suplemento. 1a. edição. Rio de Janeiro, Editora Nacional de Direito Ltda., 1945/1951.

Marcondes, Sylvio. *Problemas de Direito Mercantil (Problems of Mercantile Law)*. São Paulo, Max Limonad, 1970.

Martins, Fran. *Contratos e Obrigações Comerciais (Contracts and Commercial Obligations)*. Rio, São Paulo, Forense, 1969.

———. *Curso de Direito Comercial (Course of Commercial Law)*. 3a. edição revista e atualizada. Rio, Forense, 1967.

Plácido e Silva. *Noções Práticas de Direito Comercial (Practical Notions on Commercial Law)*. 7a. edição. Curitiba, Rio, São Paulo, Editora Guaira, S/Data.

Pontes de Miranda, Francisco Cavalcanti. *Tratado de Direito Privado (Treatise on Private Law)*. 60 Tomos. 1a. edição. Rio de Janeiro, Editor Borsoi, 1954/1969.

Russel, Alfredo. *Curso de Direito Comercial Brasileiro (Course of Brazilian Trade Law)*. 5 volumes. 2a edição. Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1928/1934.

Souza Júnior, João Novaes de Faro, Arnaldo da Costa. *Legislação Commercial Vigente (Commercial Legislation now in force)*. Rio de Janeiro, Setembro, 1938.

Teixeira de Freitas. *Aditamentos ao Código do Comercio (Supplements to the Trade Code)*. (Legislação — Doutrina — Jurisprudência) (Legislation — Doctrine — Jurisprudence). 2 volumes (3 partes). 1a. edição. Rio de Janeiro, Typographia Perseverança, 1878/1879.

Vampré, Spencer. *Tratado Elementar de Direito Commercial (Elementary Treatise on Commercial Law)*. 3 volumes. 1a. edição. F. Briguiet and Cia., 1921/1922.

Vieira Ferreira, Joaquim Filho. *Consolidação das Leis Commerciaes de Direito Privado (Consolidation of the Commercial Laws of Private Law)*. São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva and Cia., 1935.

ЧИЛИ

- Diego Guzman Latorre. *Elementos de Derecho Internacional Privado*. Santiago de Chile, *Editorial Juridica*, 1968.
- Ruben Oyarzun G. *Asistencia Técnica, integración y desarrollo*. Santiago de Chile. *Revista de Derecho Económico*, No. 11, y 12, 1965.

La asistencia económico-financiera y técnica. Santiago de Chile. *Revista de Derecho Económico*, No. 16 y 17, 1966.

Juan Luis Sanfuentes. *El representante de comercio en el mercado común europeo. Estudio jurídico-económico*. Santiago de Chile. *Revista de Derecho Económico*, No. 11 y 12, 1965.

V. БИБЛИОГРАФИЯ ПО ЮНСИТРАЛ И ЕЕ РАБОТАМ*

1. БИБЛИОГРАФИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

- Andreani, L. Revision of the Hague Rules, activities of UNCTAD and UNCITRAL and the developing countries. In: *Studies on the Revision of the Brussels Convention on Bills of Lading* (Genoa, Italy, 1974), p. 11—67.
- Barrett, J. C. International Unification of Private Law — Current activities. *International Lawyer* 675 (1972).
- Berichte: Vereinte Nationen Vereinheitlichung des Internationalen Handelsrechtes: Bei der Sechsten Tagung von UNCITRAL (1973) Erzielte Fortschritte. *Zeitschrift für Rechtsvergleichung*, 14 Jahrgang, Heft 4, 1973, p. 291—295.
- Carey, J., Report of the Committee on Publications of the Department of State and the United Nations. Appendix to the *Proceedings of the American Society of International Law* (September 1972).
- Chang, Y. T. Unification and Harmonization of the Law of International Trade. *Chung Kuo Kuo-Chi Fa Hsueh Hui*, No. 8/9, p. 121—128 (1971/1972).
- David, R. Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. 16 *Annuaire français de droit international*, p. 453—474 (1970).
- Condra Romero, J. M. La moderna "Lex mercatoria" y la unificación del Comercio Internacional. *Revista de Derecho Mercantil*, No. 127, pp. 7—38 (1973).
- Kearney, R. D. The United States and International Cooperation to Unify Private Law. 5 *Cornell International Law Journal* 1—16 (1972).
- Lemontey, Jacques. Bilan des travaux de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. *Journal du droit international*, No. 4, pp. 859—874 (1973).
- Nanowski, Zbigniew L. Problemy Międzynarodowego Prawa Handlowego W Pracach Onz. *Prawo i Życie*, No. 5 (1973), Warsaw.
- _____. V. Easedání Komise Pro Mezinárodní Obchodní Právo Pfi Organizaci Spojených Národů, *Právní Zpravodaj*, Nos. 1-2 1973. Czechoslovakia.
- _____. "Vi Sesja, Komisji Międzynarodowego Prawa Handlowego Onz (UNCITRAL)", *Prawo w Handlu Zagranicznym*, Warszawa 1973, ROK XII, pp. 191—209.
- UNCITRAL: revision of the Hague Rules. 5 *Journal of World Trade Law* 577 (1971).
- UNCITRAL: Sixth Session (2—13 April 1973). 21 *The American Journal of Comparative Law* 823—828 (1973).
- Unification of the Law of International Trade; Progress reflected in UNCITRAL's Sixth Session (1973), 13 *Indian Journal of International Law* 314—321 (1973).
- Villanueva, E. V. International Law of Sales, Contracts and Arbitration. 7 *International Lawyer* 830—837 (1973).

2. МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ

- Bernini, G. Le Convenzioni dell'Aja del 1964 sulla formazione e disciplina del contratto di vendita internazionali di beni mobili, in: *Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues*, T. 2, p. 105—129 (1971).
- Landfermann, H. Neues Recht für den internationalen Kauf. *Neue Juristische Wochenschrift*, 385 (1974).

Loewe, Rold. Der Übereinkommensentwurf der Vereinten Nationen über die Verjährung in internationalen Kaufsachen. *Xenion, Festschrift für Pan. J. Zepos*, 11, Band, 1973, pp. 409—420.

Sutton, K.C.T. Hague Convention of 1964 and the Unification of the law of international sale of goods. 7 *University of Queensland Law Journal* 145 (1971).

3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

- Bonell, M. J. Verso la creazione de un titolo cambiario internazionale. 71 *Revista del Diritto commerciale e del diritto generale delle obbligazioni* 146—160 (1973).
- Dohm, J. Draft Uniform Law on International Bill of Exchange and International Promissory Notes. 21 *The American Journal of Comparative Law* 474 (1973).
- Leiner, P. Die ausländische Rechtsprechung seit 1953 zum Einheitlichen Wechsel- und Scheckrecht gemäss den Genfer Abkommen vom 1931/31. (Heidelberg, 1969).
- Schinnerer, E. Brauchen wir ein neues Wertpapier für den internationalen Handel? *Zeitschrift für Rechtsvergleichung*, p. 277 (1972) and *Osterreichisches Bankarchiv*, p. 370 (1971).
- _____. Regeln für ein Besonderes Wertpapier für den internationalen Handel. *Kastner collection*, 383-399.

4. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТОРГОВЫЙ

- Aksen, G. American arbitration accession arrives in the age of Aquarius: United States implements United Nations convention on the recognition and enforcement of foreign arbitral awards. 3 *Southwestern University Law Review* 1 (1971).
- Carbone, S. M. and Luzzato, R. Arbitration clauses, carriage by sea and uniform law, in: *Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bill of Lading* (Genoa, Italy, 1974), p. 353—399.
- Domke, M. Establishing an international commercial arbitration council. 5 *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 174-179 (1971).
- Giardina, A. Applicazione en Italia della convenzione di New York sull'arbitrato. 7 *Revista di Diritto Internazionale Processuale* 268 (1971).
- Goldring, J. 1958 United Nations Convention on recognition and enforcement of foreign arbitral awards and the Australian Constitution. 5 *Federal Law Review* 303-314 (1973).
- Holtzmann, H. M. Achievements of the fourth International Congress on arbitration: a report from Moscow. 27 *Arbitration Journal* 209-224 (1972).
- McMahon, J. P. Implementation on the United Nations Convention on foreign arbitral awards in the United States. 26 *Arbitration Journal* 65 (1971) and 2 *Journal of Maritime Law & Commerce* 735 (1971).
- Recchia, Giorgio. L'adeguamento Dell'ordinamento interno alla convenzione di New York in materia di arbitrato: Profili Giurisprudenziali. *Rassegna di Diritto Pubblico* 643-678 (1974).
- Swisher, D. P. International Commercial arbitration under the United Nations Convention and the Amended Federal Arbitration Statute. 47 *Washington Law Review* 441-488 (1972).
- United Nations foreign arbitral awards convention: United States accession. 2 *California Western International Law Journal* 67 (1971).

* Данный перечень аналогичен библиографическим индексам по состоянию на 1 июля 1974 г.

5. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

- Alpa, G. and Berlingieri, F. The Liability of the carrier by sea: present regulations and prospect of reform. In: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bills of Lading (Genoa, Italy, 1974), pp. 69—155.
- Baxi, U. Unification of private maritime international law through treaties—an assessment. 15-16 Indian Year Book of International Affairs 72 (1966—1967).
- Beltran Montiel, L. Ensayo de sistematización de las causales exonerativas de responsabilidad previstas por la Convención de Bruselas de 1924 sobre unificación de ciertas reglas en materia de Conocimientos de embarque. Revista Jurídica de Buenos Aires, p. 49—57 (1968).
- Berlingieri, F. The works of UNCTAD and UNCITRAL on the revision of the Brussels Convention of 25 August 1924 on Bill of Lading. In: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bills of Lading (Genoa, Italy, 1974), pp. 5—9.
- . Verso la fine della Convenzione di Bruxelles Sulla polizza di Carico? 73 Diritto Marittimo 442 (1971).
- Bonelli, F. Limitation of Liability of the Carrier, present regulations and prospect of reform. In: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bills of Lading (Genoa, Italy, 1974), pp. 157—224.
- Carbone, S. M. Trasporto su navi porta — chialte e convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico. 74 Diritto Marittimo, pp. 229—236 (1972).
- Carbone, S. M. and Pocar, F. Conflicts of jurisdiction, carriage by sea and uniform law. In: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bills of Lading (Genoa, Italy, 1974), pp. 315—351.
- Chrispeels, E. and Graham, T. The Brussels Convention of 1924 (Ocean Bills of Lading). Further action toward revision. Journal of World Trade Law 680 (1973).
- Dani A. Transshipment: prospect of Uniform Regulations. In: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bills of Lading (Genoa, Italy, 1974), pp. 257—313.
- Diedericks — Verschoor, I. M. Some observations regarding the liability of the carrier in air maritime law. 8 European Transport Law 250-272 (1973).
- Calmarini, M. R. Aplicación jurisprudencial de la Convención de Bruselas de 1924. 8 Revista de jurisprudencia Argentina 653-658 (1971).
- Lopez Saavedra, D. M. Las clausulas de reserva en los conocimientos de embarque, frente a la Convención de Bruselas de 1924. 141 Revista Jurídica Argentina La Ley 520-527 (1971).
- Medina, C. The rules on transshipment proposed by UNCITRAL in the light of the Italian experience. In: Studies on the Revision of the Brussels Convention on Bills of Lading (Genoa, Italy, 1974), pp. 225—255.
- Ramberg, J. The Law of Carriage of goods: attempts at harmonization. 9 European Transport Law 3-43 (1974).
- Rodières, R. Cruce et Crucci devant le droit maritime: in exemple de leur travail. 24 Droit Maritime Français 387 (1972).
- . Les Domaines comparés des conventions d'unification du droit en matière de transports de marchandises, Miscellanea Ganshof van der Meersch, Tome II, p. 899.
- . Les Tendances contemporaines du droit privé maritime international. 135 Recueil des Cours de l'Académie Droit International de la Haye 329-410 (1972).
- . La revision de la Convention de Bruxelles relative aux transports maritimes internationaux. Bulletin des transports internationaux par chemin de fer, p. 14 (1974).
- Shih, J. M. The Hague rules: The liability of carriers as viewed from the Anglo-American practice. 7 Chengchi Law Review 59-98 (1972).
- Simon, P. and Hennebicq, M. R. Les Nations-Unies et al réglementation des transports maritimes. 7 European Transport Law 718-775 (1972).
- UNCITRAL attacks the ocean carrier bill of lading. 17 St. Louis University Law Journal 355 (1973).

С. ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ ЮНСИТРАЛ

Документы седьмой сессии

Наименование или описание документа

Обозначение документа

А. ДОКУМЕНТЫ ОБЩЕГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ

- Предварительная повестка дня, аннотация к предварительной повестке дня и предварительное расписание заседаний: записка Генерального секретаря A/CN.9/85
- Доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее второй сессии (Нью-Йорк, 7—18 января 1974 года) A/CN.9/86
- Доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о ходе работы ее пятой сессии (Женева, 21 января — 1 февраля 1974 года) A/CN.9/87
- Международное законодательство в области морских перевозок: доклад Рабочей группы о работе ее шестой сессии (Женева, 4—20 февраля 1974 года) A/CN/9/88 and Corr. 1* and 2**

* Только на испанском языке.

** Только на французском языке.

<i>Наименование или описание документа</i>	<i>Обозначение документа</i>
Третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз	A/CN.9/88/Add. 1
Международные платежи: Банковские коммерческие кредиты; банковские гарантии: записка Генерального секретаря	A/CN.9/89 and Corr. 1***
Многонациональные предприятия: Текущее состояние работы: записка Генерального секретаря	A/CN.9/90
Ратификация конвенций, касающихся права международной торговли, или присоединение к ним: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/91
Подготовка кадров и оказание помощи в области международной торговли: записка Генерального секретаря	A/CN.9/92 and Corr. 1****
Ответственность за ущерб, причиненный товарами, предназначенными для международной торговли или являющимися ее объектом: записка Генерального секретаря	A/CN.9/93
Текущая деятельность международных организаций в области согласования и унификации права международной торговли: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/94 and Add. 1 and 2
Краткие отчеты седьмой сессии Комиссии	A/CN.9/SR. 143—150

В. ДОКУМЕНТЫ ОГРАНИЧЕННОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Перечень библиографических материалов по праву международной торговли	A/CN.9/L.25
---	-------------

С. ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ СЛУЖЕБНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Проект доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее седьмой сессии (13—17 мая 1974 года)	A/CN.9/VII/CRP. 1 to 10
---	-------------------------

D. ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Список делегаций	A/CN.9/INF.6
------------------	--------------

Рабочая группа по международной купле-продаже товаров, пятая сессия

A. РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ

Анализ замечаний и предложений представителей государств — членов Рабочей группы по статьям 71—101 ЮЛИС: записка Генерального секретаря	A/CN.9/WG.2/WP. 17 and Add. 1 and 3
Компиляция проекта статей 1—59 ЮЛИС, утвержденных Рабочей группой на ее первых четырех сессиях	A/CN.9/WP.18
Проблемы, возникающие в связи с главами IV—VI Единообразного закона о международной купле-продаже товаров: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/WP.199

*** Только на английском, русском и испанском языках.

**** Только на французском языке.

<i>Наименование или описание документа</i>	<i>Обозначение документа</i>
В. ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ СЛУЖЕБНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ	
Предварительная повестка дня и аннотации	A/CN.9/WG.2/L. 1
Предложение представителя Австрии: новый пункт 3 статьи 59	A/CN.9/WG.2/V/CRP.1
Предложение Редакционной группы I: статья 65 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/V/CRP. 2
Предложение Норвегии: пункт 2 статьи 72-бис ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/V/CRP.3
Предложение Соединенных Штатов: пункт 1 статьи 73 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/V/CRP.4
Предложение наблюдателя от Международной торговой палаты (МТП), статья 72-бис	A/CN.9/WG.2/V/CRP.5/Rev.1
Предложение Редакционной группы II: статьи 60 [бис], 69 и 71 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/V/CRP.6
Предложение Редакционной группы III: статья 71 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/V/CRP.7
Проект доклада Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о ходе работы ее пятой сессии	A/CN.9/WG.2/V/CRP.8 and Add. 1 to 8

**Рабочая группа по международным оборотным документам,
вторая сессия**

А. РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ

Предварительная повестка дня	A/CN.9/WG.IV/WP.3
------------------------------	-------------------

В. ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ СЛУЖЕБНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Проект единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях: пересмотренный текст статей 5 (9), 6 и 12—41	A/CN.9/WG.IV/CRP.3
Проект единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях	A/CN.9/WG.IV/CRP 4 and Add. 1 to 13

**Рабочая группа по международному законодательству
в области морских перевозок, седьмая сессия**

А. РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ

Исследования МИУЧП по перевозке живых животных	A/CN.9/WG.III/WP.11
Третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты	A/CN.9/WG.III/WP.12, Vols. I—III
Компиляция проекта положений об ответственности перевозчика, утвержденного Рабочей группой: записка Секретариата	A/CN.9/WG.III/WP.13
Палубный груз: рабочий документ Секретариата	A/CN.9/WG.III/WP.14

Наименование или описание документа	Обозначение документа
В. ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ СЛУЖЕБНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ	
Предварительная повестка дня и аннотации	A/CN.9/WG.III/L.1
Выдержки из доклада Подкомитета по международному законодательству в области морских перевозок (коносаменты) на пятнадцатой сессии Азиатско-Африканского правового консультативного комитета	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.1
Предложение Соединенных Штатов: ответственность за задержку	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.2
Предложение Японии: ответственность за задержку	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.3
Предложение Франции: ответственность морских перевозчиков в случае задержки	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.4
Пересмотренное предложение Соединенного Королевства: документальная сфера применения конвенции	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.5
Положения, предложенные Международной торговой палатой (МТП): единообразные правила в отношении документа о комбинированной перевозке; ответственность за задержку	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.6
Предложение Аргентины: ответственность за задержку	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.7
Предложение Ганы: ответственность за задержку	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.8
Предложение Бразилии: определение задержки	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.9
Предложение Соединенных Штатов: ограничение ответственности перевозчика	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.10
Предложение Соединенных Штатов: сфера применения конвенции (документальная и географическая)	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.11
Часть I доклада Редакционной группы: положения, предложенные в связи с включением положений об ответственности перевозчика за задержку доставки	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.12
Предложение Норвегии: определение перевозчика	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.13
Предложение Соединенных Штатов: определение перевозчика	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.14
Часть II доклада Редакционной группы: проект предложений о документальной сфере применения конвенции	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.15
Предложение Аргентины: определение перевозчика	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.16
Предложение Польши: определение перевозчика	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.17
Предложение Японии: проект предложений, касающихся определения перевозчика	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.18
Предложение Норвегии: понятие перевозчика	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.19

<i>Наименование или описание документа</i>	<i>Обозначение документа</i>
Предложение Франции: определение перевозчика	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.20
Предложение Чили: определение перевозчика	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.21
Часть III доклада Редакционной группы: географическая сфера применения конвенции	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.22
Проект доклада Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее шестой сессии	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.23 and Add. 1 to 10
Предложение Франции: оговорки, не имеющие юридической силы	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.24
Предложение Соединенных Штатов: перевозка живых животных	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.25
Предложение Чили: определение перевозчика	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.26
Часть IV доклада Редакционной группы: оговорки, не имеющие юридической силы	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.27
Часть V доклада Редакционной группы: палубный груз	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.28
Часть VI доклада Редакционной группы: перевозка живых животных	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.29