рона не может аннулировать лишь часть договора. Согласно этим правовым системам условия установления того, можно ли вообще расторгнуть договор, должны быть определены со ссылкой на исполнение всего договора. Однако из статьи 32 (1) совершенно определенно вытекает, что по настоящей конвенции покупатель имеет возможность частично расторгнуть договор, если существуют основания для аннулирования этой части договора.

Средства защиты в отношении договора в целом, пункт 2

3. В пункте 2 предусматривается, что покупатель может заявить о расторжении договора в целом «только в том случае, если непоставка товаров полностью и в соответствии с договором составляет существенное нарушение [всего] договора». Хотя это положение лишь подтверждает правило, которое в противном случае применялось бы на основании статьи 30 (1 *a*), оно полезно как уточнение.

4. Слово «только» в статье 32 (2) также использовано для того, чтобы исключить возможность толкования статьи 30 (1 *b*) в том смысле, что можно расторгнуть договор в целом на том основании, что продавец не поставил часть товаров в дополнительный срок, установленный покупателем в соответствии со статьей 28, даже если такая непоставка не является существенным нарушением договора в целом.

Статья 33

1) Если продавец поставляет товары до установленного срока, покупатель может принять поставку или отказаться от ее принятия.

2) Если продавец поставляет большее количество товаров, чем это предусмотрено договором, покупатель может принять или не принять количество, превышающее предусмотренное договором. Если покупатель принимает все или часть излишнего количества, он должен уплатить за него по цене договора.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статьи 29 и 47.

Комментарий

1. В статье 33 рассматриваются две ситуации, в которых покупатель может отказаться принять поставленные товары, которые были переданы в его распоряжение.

Досрочная поставка, пункт 1

2. В статье 33 (1) рассматривается та ситуация, когда товары были поставлены покупателю до установленного срока. Если бы покупатель был вынужден принимать эти товары, это могло бы вызвать для него неудобства и расходы по хранению их дольше, чем предполагалось. Более того, если в договоре день оплаты связан с днем поставки, то досрочная поставка потребует досрочной уплаты с последующими расходами по процентам. Поэтому покупателю дается право принять поставленные товары или отказаться от их принятия, если продавец поставляет товары до наступления срока поставки.

3. Право покупателя принять поставку или отказаться от ее принятия осуществимо на основании факта досрочной поставки. Осуществление этого права не зависит от того, вызывает ли для покупателя такая досрочная поставка дополнительные расходы или неудобства.

4. Однако в том случае, когда покупатель отказывается принять поставленные товары на основании статьи 33 (1), он все-таки будет обязан вступить во владение этими товарами от имени продавца в соответствии со статьей 61 (2), если выполнены следующие четыре условия: 1) товары были переданы в его распоряжение в месте их назначения, 2) он может вступить во владение без уплаты цены, например, когда в договоре купли-продажи не предусматривается уплата до получения покупателем документов на эти товары; 3) вступление во владение товарами не вызовет для покупателя неудобств или расходов свыше разумных пределов и 4) в месте назначения товаров нет ни продавца, ни лица, уполномоченного вступить во владение товарами от его имени.

5. Если покупатель отказывается принять досрочную поставку, продавец обязан вновь поставить товары в установленный в договоре срок.

6. Если покупатель принимает досрочно поставленные товары, он может потребовать от продавца возмещения любых убытков, которые он может понести, если только при данных обстоятельствах принятие досрочной поставки не равнозначно изменению договора [49].

Количество, превышающее предусмотренное договором, пункт 2

7. Статья 32 (2) касается такой ситуации, когда покупателю было поставлено большее количество товаров, чем предусмотрено договором.

8. Если нет других причин для отказа покупателя от принятия поставки, он должен принять по крайней мере то количество, которое предусмотрено в договоре. Что касается количества, превышающего предусмотренное договором, то покупатель может либо отказаться принять поставку, либо принять все это количество или часть его. Если покупатель отказывается принять количество, превышающее предусмотренное договором, продавец несет ответственность за любые убытки, понесенные покупателем. Если покупатель принимает все или часть количества, превышающего предусмотренное договором, он должен уплатить за него по цене договора.

9. Если покупателю нецелесообразно отказываться лишь от количества, превышающего пре-

[49] В статье 33 (1) не указывается на право покупателя требовать возмещения убытков. Право покупателя на возмещение убытков является общим правом в соответствии со статьей 26 (1 *b*).

дусмотренное договором, например, когда продавец представил единый коносамент на всю партию в обмен на уплату за всю партию, покупатель может заявить о расторжении договора, если поставка количества, превышающего предусмотренное договором, составляет существенное нарушение. Если поставка количества, превышающего предусмотренное договором, не составляет существенного нарушения или если по коммерческим соображениям покупатель вынужден принять поставленную партию, он может потребовать возмещения любых понесенных им в результате этого убытков.

ГЛАВА IV. ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ

Статья 34

Покупатель должен уплатить цену и принять поставляемые товары на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящей Конвенции.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 56.

Комментарий

Статья 34, которой начинается глава IV конвенции, устанавливает основные обязанности покупателя. Основными обязанностями покупателя являются уплата цены за товар и его принятие. Покупатель должен исполнять свои обязанности «на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящей Конвенции». Поскольку статья 5 конвенции позволяет сторонам не применять ее, ограничить или изменить действие любого из ее положений, следует, что в случаях противоречия между договором и конвенцией покупатель должен выполнить свои обязательства, как это требуется по договору.

РАЗДЕЛ I. УПЛАТА ЦЕНЫ

Статья 35

Покупатель должен принять меры, необходимые для того, чтобы обеспечить уплату цены или выдачу документов, гарантирующих платеж, таких как аккредитив или банковская гарантия.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 69.

Комментарий

1. В статье 35 устанавливается обязательство покупателя принять меры, которые необходимы для того, чтобы обеспечить уплату цены или выдачу документов, которые будут гарантировать платеж.

2. Даже в том случае, если покупатель обязан уплатить цену непосредственно продавцу, у него может возникнуть необходимость принять некоторые предварительные меры для произведения такого платежа. Например, у него может возникнуть потребность в получении необходимой иностранной валюты или официального разрешения на перевод валюты за границу. В статье 35 предусматривается, что в таких случаях покупатель обязан принять необходимые меры.

3. Аналогично в случае, если договор предусматривает, что такой платеж должен быть произведен или гарантирован посредником, например банком, статья 35 требует от покупателя «принять необходимые меры для того, чтобы обеспечить выдачу документов, гарантирующих платеж, таких как аккредитив или банковская гарантия».

4. В соответствии со статьей 35 обязанность покупателя ограничивается «принятием мер». Он не обязан уплачивать цену или обеспечивать выдачу документов, гарантирующих платеж, если, например, правительство отказывается предоставить ему необходимую иностранную валюту. Безусловно, покупатель обязан принять все соответствующие меры для убеждения правительства в предоставлении необходимых средств и не может довольствоваться отказом правительства, если такие меры не приняты.

*Статья 36**

Если договор был заключен, но в нем не указывается цена или не содержится прямо выраженного или подразумеваемого положения об определении цены на товары, то покупатель обязан уплатить цену, обычно назначаемую продавцом во время заключения договора. Если такая цена не может быть установлена, покупатель обязан уплатить обычную в то время цену на такие товары, продававшиеся при сравнимых обстоятельствах.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 57.

Комментарий

1. В статье 36 предусматриваются способы установления цены в случае, если в заключенном договоре не указывается цена и не содержится положения, прямо или косвенно предусматривающего установление цены.

2. Может случиться, что стороны не указывают цены в договоре. Покупатель может заказывать товар по каталогу, рассчитывая при этом уплатить текущую цену продавца. Или, если товар будет поставлен в какой-то момент в будущем и цены подвержены изменениям, стороны могут предусмотреть, что покупатель будет платить цену, существующую в момент поставки. Если соглашение между сторонами определяет способ установления цены, такой как ссылка на прейскурант продавца, рыночные котировки или тому подобное, больших затруднений не возникает. В этой статье предусматривается правило для определения цены в случае, если стороны не указали цену или не определили, прямо или косвенно, средства ее установления.

* Союз Советских Социалистических Республик выразил оговорку в отношении этой статьи.

Заключение и действительность договора

3. Несмотря на то что в статье 36 предусматриваются способы установления цены, отсутствие определенного или подразумеваемого условия о цене в договоре может указывать на то, что стороны не завершили процесс переговоров. Суд или арбитраж должен в каждом отдельном случае определить, указывает ли отсутствие цены или прямых или косвенных способов установления цены на то, что стороны еще не достигли соглашения о существовании договора.

4. Ни статья 36, ни какое-либо другое положение данной конвенции не регулируют вопрос о действительности договора в случае, если цена не определена и не может быть определена по условиям самого договора. Этот вопрос решается в соответствии с применимым национальным правом.

5. Положения статьи 36 можно применять для установления цены только в том случае, если применимое национальное право признает существование и действительность договора [50].

Определение цены

6. В соответствии со статьей 8 стороны связаны установившейся между ними практикой. Поэтому, если ранее между сторонами имели место сделки, в результате которых была выработана практика в отношении цены, такая практика будет являться определяющим обстоятельством.

7. При отсутствии подобной практики между сторонами цена устанавливается из расчета, «обычно назначаемого продавцом во время заключения договора». Поскольку продавец может назначать разную цену разным покупателям или при продаже разных количеств товара или в соответствии с различными условиями, соответствующая цена устанавливается по ценам, назначаемым при сравнимых обстоятельствах.

8. Если нет цены, обычно назначаемой продавцом при продаже товаров данного типа, «покупатель обязан уплатить обычную в то время [заключения договора] цену на такие товары, продававшиеся при сравнимых обстоятельствах».

9. Положения статьи 36 применяются лишь в том случае, если установлена цена либо «обычно назначаемая продавцом», либо «обычная... цена на такие товары». Если такая цена не существует, данная статья применяться не может вследствие отсутствия в ней формулировки, определяющей установление «разумной цены».

Время исчисления цены

10. Цена, определяемая в результате применения статьи 36, назначается во время заключения договора. Такая цена предположительно устанавливается сторонами во время заключения договора, если они тогда же согласились о цене.

11. Однако это не мешает суду или арбитражу применить формулировку статьи 36 в отношении цен, существующих в момент поставки, если такой суд или арбитраж определит, что в намерение сторон входила уплата покупателем цены, существующей в это время.

Статья 37

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

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 58.

Комментарий

1. В статье 37 предусматривается, что «если цена устанавливается в зависимости от веса товара, то в случае сомнения она определяется по весу нетто».

2. Это правило толкования договора не вызывает никаких вопросов. Если сторонами в прямой или косвенной форме не предусмотрено иное, покупатель не платит за вес упаковочных материалов.

Статья 38

1) Покупатель должен уплатить продавцу цену в месте нахождения коммерческого предприятия продавца. Однако, если платеж должен быть произведен против передачи товара или документов, цена должна быть уплачена в месте их передачи.

2) Увеличение расходов по осуществлению платежа, вызванное изменением после заключения договора местонахождения коммерческого предприятия продавца, ложится на продавца.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 59.

Комментарий

1. В статье 38 предусматривается правило о месте, в котором должна производиться уплата цены. Вследствие важности данного вопроса договор обычно содержит конкретные положения, касающиеся способа и места платежа. В случае существования таких положений они регулируют отношения между сторонами [51]. В случае если в договоре такие положения не содержатся, то статья 38 предусматривает правила, которые должны применяться.

2. В случае заключения договора о международной купле-продаже товаров важно ясно определить место платежа. Существование контроля над валютными операциями может сделать особо желательной для покупателя уплату цены в его стране, в то время как продавец может быть равным образом заинтересован в уплате

[50] В статье 7 обусловлено, что конвенция не касается составления договора и его действительности.

[51] Статья 5.

цены в его собственной стране или в какой-либо третьей стране, где он может свободно использовать средства, вырученные от продажи.

3. Данная конвенция не регулирует того, в какой мере положения о валютном контроле или другие нормы экономического государственного порядка могут изменять обязательства покупателя в отношении платежа продавцу в определенное время и в определенном месте или определенным способом. Обязанности покупателя принимать меры, которые необходимы для того, чтобы обеспечить уплату цены, определены в статье 35. Степень, в которой покупатель, выполнивший свои обязательства по статье 35, может быть освобожден от ответственности за ущерб, причиненный невыплатой им договорной цены вследствие действий положений о валютном контроле или им подобных положений, определяется в статье 50 [52].

Место платежа, пункт 1

4. В статье 38 (1) предусматривается, что, если платеж должен быть произведен против передачи товаров или документов, он должен быть произведен в месте такой передачи. Это правило наиболее часто применяется в случае, если договором предусматривается платеж против документов [53]. Документы могут быть переданы непосредственно покупателю, однако они часто передаются банку, который в данной сделке представляет покупателя. «Передача» может иметь место либо в стране покупателя, либо продавца, либо даже в третьей стране.

Пример 38 А. Договор о купле-продаже между продавцом в государстве X и покупателем в государстве Y предусматривал платеж против документов. Документы должны были быть переданы банку покупателя в государстве Z на счет покупателя. В соответствии со статьей 38 (1) покупатель должен уплатить цену в банке покупателя в государстве Z.

5. Если договором не предусмотрен платеж против передачи товара или документов и в нем также не предусмотрены никакие другие положения, касающиеся места платежа, покупатель обязан уплатить цену в месте нахождения предприятия продавца. Необходимо отметить, что в соответствии со статьей 6 *а* в случае, когда продавец имеет более одного предприятия, предприятием, в котором должен быть произведен платеж, «считается то, которое имеет наиболее тесную связь с договором и его исполнением».

Изменение местонахождения предприятия продавца, пункт 2

6. Если продавец изменяет местонахождение предприятия, в котором покупатель должен произвести платеж после заключения договора, покупатель обязан произвести платеж в новом местонахождении предприятия продавца. Однако любое увеличение расходов по производству платежа относится на продавца.

*Статья 39**

1. Покупатель должен уплатить цену, когда продавец в соответствии с договором и настоящей Конвенцией передает в распоряжение покупателя либо товар, либо товарораспорядительные документы. Продавец может обусловить передачу товаров или документов осуществлением такого платежа.

2) Если договор предусматривает перевозку товаров, то продавец может отправить их на условиях, согласно которым товары или товарораспорядительные документы будут переданы покупателю в месте назначения не иначе как только против уплаты цены.

3) Покупателя не просят уплачивать цену до тех пор, пока он не получит возможности осмотреть товары, если только согласованный между сторонами порядок поставки или платежа не противоречит предоставлению такой возможности.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статьи 71 и 72.

Комментарий

1. Статья 39 определяет время производства платежа покупателем в зависимости от исполнения договора продавцом.

Общее правило, пункт 1

2. В статье 39 (1) признается, что при отсутствии договоренности продавец не обязан предоставлять кредит покупателю. Поэтому общее правило, изложенное в пункте 1, заключается в том, что от покупателя требуется уплатить цену, когда продавец предоставляет товар в распоряжение покупателя путем передачи покупателю либо товара, либо товарораспорядительного документа. В случае неуплаты цены покупателем в этот момент продавец может отказаться передать товар или документ.

Случаи, когда договор предусматривает перевозку товаров, пункт 2

3. В пункте 2 устанавливается конкретное правило, касающееся применения пункта 1, если договор о купле-продаже предусматривает перевозку товаров. В этом случае «продавец может отправить их на условиях, согласно которым товары или товарораспорядительные документы будут переданы покупателю в месте назначения не иначе как только против уплаты цены». Товар может быть отправлен таким образом, если договором не предусматривается иное, в частности, если не оговорено предоставление кредитов.

[52] О степени, в которой продавец может быть освобожден от обязательства поставить товар в случае неуплаты цены покупателем, как определено в договоре, см. статьи 39 (1), 45 и 47.

[53] В статье 38 (1) говорится о документах, которые продавец должен передать в силу статьи 18.

* Бразилия и Япония зарезервировали свою позицию в отношении статьи 39 (2).

Платеж и осмотр товара, пункт 3

4. В пункте 3 устанавливается общее правило, согласно которому от покупателя не требуется уплачивать цену до тех пор, пока он не получит возможности осмотреть товар. Обязанность обеспечить средства, позволяющие покупателю осмотреть товар до производства платежа и передачи товара, возлагается на продавца.

5. Если договор купли-продажи предусматривает перевозку товара и продавец желает осуществить свое право в соответствии со статьей 39 (2) отправить товар на условиях, согласно которым ни товар, ни документы не будут переданы покупателю до производства платежа, продавец обязан сохранить за покупателем право на осмотр товара. Поскольку, как правило, покупатель осматривает товар в месте назначения[54], от продавца может требоваться достижение особой договоренности с перевозчиком для обеспечения допуска покупателя к товару в пункте назначения, до того как будет передан товар или документы, чтобы дать возможность покупателю осмотреть товар.

6. Покупатель утрачивает право осмотреть товар до производства платежа в случае, если «согласованный между сторонами порядок поставки или платежа противоречит предоставлению такой возможности». Настоящая конвенция не устанавливает, какой именно порядок поставки или платежа противоречит праву покупателя осмотреть товар до производства платежа. Однако наиболее общим примером является соглашение о том, что уплата цены должна производиться против товарораспорядительных документов, независимо от того, прибыл ли товар. Котировка цены на условиях сиф содержит такое соглашение[55].

7. Необходимо отметить, что, поскольку покупатель утрачивает свое право осмотреть товар до уплаты цены только в том случае, если «согласованный между сторонами» порядок платежа или поставки противоречит предоставлению такого права, он не утрачивает права на осмотр товара до производства платежа, если договор предусматривает, что он должен уплатить цену против передачи документов после прибытия товара. Поскольку платеж должен иметь место после прибытия товара, порядок платежа и поставки не противоречат праву осмотра товара до производства платежа. Аналогично покупатель не утрачивает своего права на осмотр товара до производства платежа, если продавец осуществляет свое право в соответствии со статьей 39 (2) отправить товар на условиях, согласно которым товарораспорядительные документы должны быть переданы покупателю только при уплате цены.

8. Право покупателя осмотреть товар в случаях, когда договор купли-продажи предусматривает перевозку товара, иллюстрируется следующими примерами:

Пример 39 А. В договоре купли-продажи установлена цена на условиях сиф. Поэтому предполагалось, что платеж будет осуществлен следующим образом. Продавец выставит тратту на покупателя на сумму цены закупки. Продавец направит тратту вместе с приложенным к ней коносаментом и другими документами, перечисленными в договоре, расчетному банку в городе покупателя. В договоре предусматривалось, что коносамент (и другие документы) будет передан покупателю банком лишь после осуществления платежа по тратте. Поскольку такой согласованный между сторонами порядок платежа требует осуществления платежа во время представления тратты к оплате, зачастую в тот момент, когда товар все еще находится в процессе перевозки, способ платежа противоречит праву покупателя осмотреть товар до производства платежа. Поэтому в данном случае покупатель таким правом не обладал.

Пример 39 В. Договор о купле-продаже не содержал положения, касающегося срока и места платежа. Поэтому в соответствии с положениями статьи 39 (2) продавец осуществил те же самые действия, что и в примере 39 А. Продавец выставил тратту на покупателя на сумму цены закупки и направил ее вместе с коносаментом через свой банк расчетному банку в городе покупателя. Продавец дал указание расчетному банку не передавать коносамент покупателю до тех пор, пока покупатель не оплатит тратту.

В этом примере способ платежа, хотя и разрешаемый по статье 39 (2), не был «согласован между сторонами». Поэтому покупатель не утрачивает своего права осмотреть товар до уплаты цены, то есть до уплаты по тратте. Обязанность предоставить покупателю возможность осмотреть товар до производства платежа возлагается на продавца.

Пример 39 С. Договор о купле-продаже предусматривает уплату цены против представления документов в пункте назначения товара, но лишь после прибытия товара. В этом случае процедура поставки и производства платежа, ясно выраженная сторонами, не противоречит праву покупателя осмотреть товар до производства платежа, даже несмотря на то что цена должна быть уплачена против представления документов.

Статья 40

Покупатель обязан уплатить цену в день, установленный или определяемый согласно договору или настоящей Конвенции, без необходимости соблюдения каких-либо формальностей.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 60.

[54] Статья 22 (2).

[55] В «Инкотермс 1953», раздел сиф, предусматривается, что покупатель обязан принять документы, представляемые продавцом, если они соответствуют условиям договора купли-продажи, и уплатить цену товара, указанную в договоре.

Комментарий

В статье 40 предусматривается, что от покупателя требуется уплатить цену в срок, установленный сторонами или определяемый согласно договору или настоящей конвенции, причем никакой формальности не требуется. Это правило направлено на то, чтобы сделать невозможным применение нормы некоторых национальных правовых систем, устанавливающей, что для надлежащего осуществления платежа продавец должен формально потребовать его производства от покупателя. Срок платежа, установленный обычаем или статьей 39 (1) [56], имеет такую же силу, как и срок платежа, установленный соглашением между сторонами.

РАЗДЕЛ II. ПРИЕМКА ТОВАРОВ

Статья 41

Обязанность покупателя принять поставленные товары состоит:

a) в совершении им всех таких действий, которых разумно можно от него ожидать, для того чтобы дать продавцу возможность осуществить поставку; и

b) в фактическом принятии товаров.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 65.

Комментарий

1. В статье 41 говорится о второй обязанности покупателя, вытекающей из статьи 34, то есть об обязанности принять товар.

2. Обязанность покупателя принять товар состоит из двух элементов. Первый элемент заключается в том, что он обязан совершить «все такие действия, которые разумно можно от него ожидать, для того чтобы дать продавцу возможность осуществить поставку». Например, если согласно договору купли-продажи покупатель обязан принять меры для перевозки товара, он должен заключить необходимые договоры о перевозке, для того чтобы дать возможность «[осуществить сдачу] товара первому перевозчику для передачи покупателю» [57].

3. Обязанность покупателя ограничивается производством таких «действий, которых разумно можно от него ожидать». Он не обязан «совершать все такие действия, которые необходимы для того, чтобы дать продавцу возможность осуществить сдачу товара», как это предусматривается в ЮЛИС.

4. Второй элемент обязанности покупателя принять поставку состоит в его «фактическом принятии товара». Этот аспект обязанности принять товар имеет важное значение в том случае, если договор предусматривает осуществление продавцом поставки товара путем предоставления товара в распоряжение покупателя в определенном месте или в месте нахождения предприятия продавца [58]. В этом случае покупатель должен фактически вывезти товар из этого места [59].

РАЗДЕЛ III. СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В СЛУЧАЕ НАРУШЕНИЯ ДОГОВОРА ПОКУПАТЕЛЕМ

Статья 42

1) Если покупатель не исполняет какое-либо из своих обязательств по договору и по настоящей Конвенции, продавец может:

a) осуществить права, предусмотренные в статьях 43—46;

b) потребовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статьях 55—59.

2) Продавец не лишен права, которое он может иметь, потребовать возмещения убытков, даже если он осуществляет свое право на другие средства правовой защиты.

3) Если продавец прибегает к какому-либо средству защиты в связи с нарушением договора, покупатель не имеет права ходатайствовать перед судом или арбитражем о предоставлении ему отсрочки.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статьи 61—64, 66—68 и 70.

Комментарий

1. В статье 42 одновременно указываются средства защиты, имеющиеся в распоряжении продавца, в случае неисполнения покупателем какого-либо из своих обязательств по договору и по настоящей конвенции, а также источник права продавца потребовать возмещения убытков. Статья 42 сравнима со статьей 26 о средствах защиты, имеющихся в распоряжении покупателя.

2. В статье 42 (1 *a*) предусматривается, что в случае нарушения покупателем договора продавец может «осуществить права, предусмотренные в статьях 43—46». Хотя положения статей 43—46, касающиеся средств защиты, имеющихся в распоряжении продавца, определяются таким же образом, что и средства защиты, имеющиеся в распоряжении покупателя по статьям 27—33, они более просты. Это является следствием того, что на покупателя возложены лишь две основные обязанности: уплатить цену и принять товар, в то время как обязанности продавца более сложны. Поэтому продавец не имеет средств защиты, сравнимых с нижеследующими средствами, имеющимися в распоряжении покупателя: он не может снизить цену в случае несоответствия товара условиям договора (ста-

[56] Статья 8.

[57] Статья 15 *a*. Сравни статью 16 (2).

[58] Статья 15 *b* и *c*.

[59] Сравни обязательство покупателя по статье 61 (2) вступить от имени продавца во владение товаром, отправленным покупателю и предоставленным в его распоряжение в пункте назначения, причем покупатель использовал свое право отказаться от него.

тья 31), осуществить право частичного использования своих средств защиты в случае частичной передачи товара (статья 32), право отказаться принять поставку в случае ее осуществления ранее установленного срока или чрезмерного количества товара (статья 33).

3. В статье 42 (1 *b*) предусматривается, что продавец может «потребовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статьях 55—59», «если покупатель не исполняет какое-либо из своих обязательств по договору купли-продажи и по настоящей Конвенции». Для того чтобы потребовать возмещения убытков, не обязательно доказывать недобросовестность или нарушение ясно выраженного обещания, что необходимо делать в некоторых правовых системах. Возмещение производится за ущерб, причиненный в результате объективного неисполнения покупателем своих обязательств. Статьи 55—59, о которых говорится в статье 42 (1 *b*), не определяют существенных условий для осуществления права требовать возмещения ущерба, а содержат правила исчисления размера ущерба. В частности, в статье 58 устанавливается минимальный размер ущерба в тех случаях, когда нарушение условий договора состоит в просрочке уплаты цены.

4. Значительные преимущества дает принятие одного объединенного набора положений, касающихся средств защиты в случаях нарушений договора покупателем. Во-первых, все обязанности покупателя сведены вместе и не происходит путаницы, возникающей вследствие сложности повторяющихся положений, касающихся средств защиты. Это облегчает понимание норм, которыми должен руководствоваться покупатель и которые содержат положения, представляющие исключительный интерес для торговцев. Во-вторых, с принятием единого набора средств защиты уменьшаются проблемы классификации. В-третьих, снижается необходимость в сложной системе отсылок.

5. Пункт 2 предусматривает, что сторона, прибегнувшая к какому-либо средству защиты, имеющемуся у нее согласно договору или данной конвенции, тем самым не лишается права требовать возмещения убытков, которые она могла понести.

6. В пункте 3 устанавливается, что положения национального права, предусматривающие обращение к судам или арбитражу по вопросу о предоставлении отсрочки, не применяются. В международной торговле такое положение представляется желательным.

*Статья 43**

Продавец может потребовать от покупателя уплаты цены, принятия поставляемого товара или исполнения любого другого обязательства, если только продавец не прибег к средству защиты, несовместимому с таким требованием.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статьи 61, 62, пункт 1, 70, пункт 2.

Комментарий

1. В статье 43 излагается право продавца потребовать от покупателя исполнения его обязательств по договору или настоящей конвенции.

Неуплата цены, пункт 1

2. В этой статье признается, что основной интерес продавца заключается в уплате покупателем цены в надлежащее время. Если покупатель такой уплаты не производит, то эта статья разрешает продавцу требовать от покупателя уплатить цену.

3. Продавец может осуществить действия для востребования покупной цены в соответствии со статьей 43 в случае отказа покупателя уплатить эту цену, хотя продавец вряд ли будет предъявлять иск об уплате цены, если покупатель не принял поставку товара или товар не был поврежден или утрачен после того, как риск ущерба перешел на покупателя[60]. До тех пор пока продавец не поставил товар[61] или, поставив товар путем сдачи его первому перевозчику[62], отправил его покупателю на условиях, в соответствии с которыми товар или товарораспорядительные документы не должны быть переданы покупателю до производства платежа[63], продавец обычно отказывается осуществить поставку, хранит товар и требует возмещения убытка[64] или перепродает товар и предъявляет иск в размере разницы между ценой по договору и ценой, вырученной от перепродажи[65].

Невыполнение других обязательств

4. Далее в статье 43 говорится, что продавец может потребовать от покупателя «принятия поставляемого товара или исполнения любого другого обязательства»[66].

5. В некоторых случаях продавец может быть уполномочен или от него могут потребовать исполнения обязательств, которых не выполнил покупатель. В статье 46 предусматривается, что при продаже по спецификации в случае, если покупатель не составит необходимой спецификации к требуемому сроку или в течение разумного срока после получения запроса от продавца, продавец может составить эти спецификации самостоятельно. Также, если покупатель обязан в соответствии с условиями договора

* Соединенные Штаты зарезервировали свою позицию в отношении данной статьи.

[60] Статья 64.

[61] Средства, которыми продавец осуществляет поставку товара, изложены в статье 15.

[62] Статья 15 *a*.

[63] Статьи 39 (2).

[64] Статьи 42 1 *b*, 55 и 57.

[65] Статья 56.

[66] Обязанность «принять поставляемый товар» упоминается особо, поскольку она является второй из двух обязанностей покупателя, изложенных в статье 34. Определение принятия поставляемого товара дано в статье 41.

назвать судно, которым должен быть отгружен товар, и не сделает этого в соответствующий срок, в соответствии со статьей 59, требующей от стороны, уверенной в нарушении договора, принять меры по уменьшению ущерба, продавец может назвать судно, для того чтобы свести до минимума ущерб, причиняемый покупателю.

6. Следует отметить стиль формулировок статьи 43 в частности, и раздела III, касающегося средств защиты покупателя, в целом. Этот стиль соответствует существующей во многих правовых системах точке зрения, согласно которой всякий нормативный акт в области купли-продажи регулирует права и обязанности сторон, а не состоит из указаний в адрес суда. В других правовых системах имеющиеся у стороны средства защиты на случай неисполнения другой стороной своих обязательств излагаются в плане права пострадавшей стороны на получение судебного решения об удовлетворении предъявленного требования[67]. Однако эти два разных стиля законодательных формулировок направлены на достижение одного и того же результата. Поэтому, когда в статье 43 предусматривается, что «продавец может потребовать от покупателя уплаты цены, принятия поставляемого товара или исполнения другого обязательства», предполагается, что, если покупатель не исполнит свои обязательства, суд издаст распоряжение о таком исполнении и обеспечит выполнение этого распоряжения при помощи средств, имеющихся у него в соответствии с его процессуальным правом.

7. Хотя продавец имеет право на то, чтобы суд и арбитраж помогли ему обеспечить выполнение покупателем своей обязанности уплатить цену, принять поставляемый товар и исполнить любое другое из его обязательств, статья 12 в определенной мере ограничивает это право. Если данный суд по своему праву не может выносить решение об исполнении в натуре в отношении аналогичных договоров купли-продажи, не регулируемых данной конвенцией, он не обязан выносить такое решение в деле, возникшем из этой конвенции, несмотря на то что продавец имеет право требовать исполнения договора покупателем на основании статьи 43. Однако, если суд может вынести такое решение в соответствии со своим правом, он должен будет сделать это, если удовлетворены требования статьи 43.

8. В соответствии с этой статьей продавец может потребовать исполнения договора и, кроме того, возбудить иск о возмещении причиненного ему ущерба. В частности, если неисполнение покупателем оного из своих обязательств заключается в просрочке уплаты цены, убытки продавца не могут быть признаны меньшими, чем процент, исчисляемый в соответствии со статьей 56.

Действия продавца, несовместимые с его правом

9. В статье 43 предусматривается, что для того, чтобы воспользоваться правом потребовать исполнения договора, продавец не должен до этого момента совершать действия, несовместимые с таким правом, выразившиеся, например, в расторжении договора в соответствии со статьей 45.

Статья 44

Продавец может потребовать исполнения договора в течение дополнительного срока разумной продолжительности. В этом случае продавец не может в течение этого срока прибегнуть к какому-либо средству защиты в связи с нарушением договора, если покупатель не заявил, что он не выполнит это требование.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 66, пункт 2.

Комментарий

1. В статье 44 излагается право продавца требовать от покупателя исполнения договора в течение дополнительного срока разумной продолжительности и указывается одно из последствий такого требования.

2. Статья 44 дополняет статью 43, в которой излагается право продавца требовать исполнения договора покупателем и предполагается помощь суда или арбитража в обеспечении осуществления этого права. Если покупатель задерживает исполнение договора, судебная процедура обеспечения исполнения может потребовать столько времени, что продавец не сможет ждать. Это может иметь место в особенности в случае, когда неисполнение покупателем состоит в задержке в обеспечении выдачи документов, гарантирующих платеж, например, аккредитива или банковской гарантии, или в обеспечении разрешения на импорт товара или платы за него в подвергающейся ограничениям иностранной валюте. Продавцу может быть выгодно расторгнуть договор и вместо этого продать товар другому покупателю. Однако в этот момент может не быть точно известно, что задержка исполнения покупателем образует существенное нарушение договора, оправдывающее расторжение договора в соответствии со статьей 45 (1 *a*).

3. Для того чтобы преодолеть эту трудность, статья 44 разрешает продавцу «потребовать исполнения договора [покупателем] в течение дополнительного срока разумной продолжительности». Если покупатель не уплачивает цену или не принимает поставляемый товар в этот дополнительный срок или заявляет, что он не выполнит данного требования, продавец может расторгнуть договор в соответствии со статьей 45 (1 *b*).

4. Однако для того, чтобы защитить покупателя, который готовится исполнить договор согласно требованию продавца, возможно, неся значительные расходы, в дополнительный разумный срок, продавец лишается возможности прибегнуть к какому-либо средству защиты, связанному с нарушением договора, если только поку-

[67] Примеры таких законодательных формулировок см. в сноске 1 к пункту 7 комментария к статье 27.

патель не заявил, что он не выполнит данное требование. Когда дополнительный срок истек и покупатель не исполнил договор, продавец может не только расторгнуть договор на основании статьи 45 (1 *b*), но и прибегнуть к любому другому средству защиты, какое у него имеется.

*Статья 45**

1) Продавец может объявить о расторжении договора:

a) если неисполнение покупателем любого из его обязательств по договору и по настоящей Конвенции является существенным нарушением договора; или

b) если покупателя попросили в соответствии со статьей 44, чтобы он оплатил цену и принял поставку товаров, и если покупатель не уплатил цену или не принял поставку в течение дополнительного срока, установленного продавцом в соответствии с этой статьей, или заявил о том, что он не выполнит это требование.

2) Однако в тех случаях, когда покупатель уплатил цену, продавец теряет свое право объявить о расторжении договора, если он не сделал этого:

a) в отношении исполнения договора покупателем с опозданием до того, как продавец узнал об исполнении договора; или

b) в отношении любого другого нарушения договора, за исключением исполнения договора с опозданием, в течение разумного срока после того, как продавец узнал или должен был узнать о таком нарушении, или, если продавец потребовал от покупателя исполнения договора в соответствии со статьей 44 в течение разумного срока после истечения дополнительного срока, или после того, как покупатель заявил о том, что он не подчинится этому требованию.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статьи 61, пункт 2; 62; 66; 70.

Комментарий

1. В статье 45 излагается право продавца объявить о расторжении договора. О праве покупателя объявить о расторжении договора говорится в статье 30.

Заявление о расторжении договора

2. Договор считается расторгнутым в результате нарушения покупателем его положений только в случае, если «продавец... заявляет о расторжении договора». Положения данной статьи несколько сужают положения статей 61 и 62 ЮЛИС, в которых предусматривалось автоматическое или ipso facto расторжение договора в определенных обстоятельствах, помимо расторжения по заявлению продавца. В настоящей конвенции автоматическое или ipso facto расторжение было исключено из системы средств защиты, поскольку оно приводило к неуверенности в отношении того, остается ли договор в силе или он расторгнут ipso facto. В соответствии со статьей 45 настоящей конвенции договор остается в силе до тех пор, пока покупатель не заявил утвердительно о его расторжении. Конечно, неуверенность, возможно, и существует в отношении того, соблюдены ли условия, позволяющие покупателю объявить о расторжении договора.

3. Статья 10 (2) предусматривает, что «заявление о расторжении договора имеет силу лишь в том случае, если другой стороне дано извещение». Последствия, возникающие в случае, если извещение о расторжении не прибывает, не прибывает вовремя или его содержание передается неправильно, регулируются статьей 10 (3).

Существенное нарушение договора, подпункт 1 a

4. Типичной ситуацией, в которой продавец может объявить о расторжении договора, является такая ситуация, в которой неисполнение покупателем какого-либо из своих обязательств составляет существенное нарушение договора. Понятие существенного нарушения договора определено в статье 9.

Задержка устранения несоответствия покупателем, подпункт 1 b

5. В соответствии с подпунктом 1 *b* продавцу разрешается заявить о расторжении договора в случае, если покупатель не уплатил цену или не принял товар в течение дополнительного срока, установленного продавцом в соответствии со статьей 44, независимо от того, составляло ли такое неисполнение обязательств существенное нарушение договора.

Приостановление права расторгнуть договор

6. Если продавец потребовал от покупателя исполнения его обязательств в соответствии со статьей 44, продавец не может прибегать к мерам защиты от нарушения условий договора, включая объявление о расторжении договора по статье 45, до тех пор, пока не истечет срок, установленный продавцом, если только в течение этого периода покупатель не заявил, что он не выполнит требования об исполнении обязательств.

Утрата права расторгнуть договор, пункт 2

7. Пункт 2 предусматривает предельные сроки, в которые продавец должен заявить о расторжении договора и по истечении которых он утрачивает это право. Продавец не утрачивает право заявить о расторжении договора, пока цена не уплачена полностью.

8. Если существенное нарушение договора, на которое ссылается продавец, заявляя о расторжении договора, заключается в просрочке исполнения какого-либо обязательства, то, как предусматривается подпунктом 2 *a*, после уплаты цены продавец теряет право объявить дого-

* Бразилия выразила оговорку в отношении статьи 45 (2).

вор расторгнутым, когда ему становится известно, что это обязательство исполнено. В связи с тем что продавцы чаще будут заявлять о расторжении договора по причине неуплаты цены покупателем, подпункт 2 *a*, как правило, будет вступать в действие в момент, когда продавцу становится известно, что цена уплачена.

9. С другой стороны, если продавец намеревается расторгнуть договор в связи с каким-либо существенным нарушением, не связанным с просрочкой исполнения покупателем, то, как предусматривает пункт 2 *b*, продавец теряет это право, если цена уплачена и продавец не заявляет о расторжении договора в разумный срок после того, как он узнал или должен был узнать о данном нарушении.

10. Аналогичным образом, если продавец намеревается заявить о расторжении договора на том основании, что он требовал исполнения в соответствии со статьей 44, а покупатель не исполнил своих обязательств в дополнительный срок, указанный в этом требовании, продавец теряет право объявить договор расторгнутым, если цена уплачена и продавец не заявил о расторжении договора в разумный срок после истечения дополнительного периода или в разумный срок после того, как покупатель заявил, что он не выполнит данное требование.

11. Поскольку продавец не теряет право заявить о расторжении договора в соответствии со статьей 45 (2) до уплаты цены в полном размере, согласно этому положению все партии в договоре, предусматривающем поставку товара партиями, должны быть оплачены, прежде чем продавец утратит право заявить о расторжении договора. Однако согласно статье 48 (1) право продавца объявить договор расторгнутым в отношении будущих партий должно осуществляться «в разумный срок» после такого неисполнения покупателем, которое оправдывает заявление о расторжении договора.

Право расторгнуть договор до истечения срока исполнения обязательств

12. О праве продавца расторгнуть договор до истечения срока исполнения обязательств по договору см. статьи 47 (3), 48 и 49 и комментарии к ним.

Последствия расторжения договора

13. Последствия расторжения договора продавцом изложены в статьях 51 и 54. Самые значительные последствия расторжения договора для продавца заключаются в том, что от него больше не требуется поставить товар, и он может потребовать его возвращения, если его поставка уже осуществлена.

14. Расторжение договора не освобождает покупателя от обязательства возместить любые убытки, причиненные в результате неисполнения им договора, и не отменяет положений договора, касающихся урегулирования споров[68]. Это положение является весьма важным, поскольку во многих правовых системах расторжение договора прекращает действие всех прав и обязанностей, вытекающих из наличия договора. При таком рассмотрении в случае расторжения договора нельзя предъявить иск о возмещении ущерба, причиненного нарушением договора, а положения договора, касающиеся порядка разрешения споров, то есть обычно арбитражные оговорки, утрачивают силу вместе со всеми остальными положениями договора.

Статья 46

1) Если в соответствии с договором покупатель должен специфицировать форму, размеры или иные данные, характеризующие товар, и если он не составит этой спецификации к сроку, согласованному в прямо выраженной форме или подразумеваемому, или в течение разумного срока, считая с момента получения требования продавца, продавец может, без ущерба для любых других прав, которые он может иметь, сам составить спецификацию в соответствии с любыми потребностями покупателя, которые могут ему быть 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.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 67.

Комментарий

1. В статье 46 излагаются права продавца в случае, если покупатель не составит спецификации, касающейся какого-либо аспекта или качества заказанного товара, к сроку, к которому он был обязан ее представить.

2. Часто случается, что покупатель хочет заключить договор о покупке товара даже в том случае, если в данный момент он еще не принял решения относительно некоторых характеристик заказываемого товара. Например, 1 апреля покупатель заказал 1000 пар обуви по определенной цене с поставкой не позже 1 октября. В договоре было также указано, что покупатель должен представить спецификацию, касающуюся моделей и размеров обуви, продавцу до 1 сентября, или в нем было указано, что покупатель имеет право, но не обязан представить такую спецификацию. Продавец может быть оптовым торговцем, который по описи соберет необходимое количество товара, или он может быть товаропроизводителем, который после уведомления произведет товар в соответствии со спецификациями покупателя.

[68] Статья 51 (1).

3. Даже в тех случаях, когда покупатель обязан представить спецификацию, он может не сделать этого к требуемому сроку, в данном примере к 1 сентября, либо по небрежности, либо потому, что он не заинтересован в получении 1000 пар обуви. Если в настоящий момент он не заинтересован в получении обуви, то это обычно является следствием изменения деловых условий, приведшего к сокращению его потребности в 1000 пар обуви, или вследствие снижения цены и имеющейся у него возможности закупить эту обувь в другом месте по более низкой цене.

Средства защиты, имеющиеся в распоряжении продавца, пункт 1

4. В статье 46 отклоняется любое предположение о том, что договор не считается исполненным, до тех пор пока покупатель не уведомил продавца о спецификации, или о том, что уведомление покупателем о спецификации является условием предоставления продавцу права поставить товар и потребовать уплаты цены.

5. Статья 46 (1) позволяет продавцу по его выбору самостоятельно составить спецификацию или осуществить любые другие права, которые он может иметь по договору и настоящей конвенции, вследствие нарушения покупателем условий договора. Конечно, несоставление покупателем спецификации является нарушением договора только в том случае, если покупатель был обязан ее составить, но не тогда, когда он лишь имел на это право.

6. Если несоставление покупателем спецификации является нарушением договора, продавец может использовать имеющиеся у него средства защиты от нарушения договора вместо самостоятельного составления спецификации в соответствии со статьей 46 или наряду с составлением такой спецификации. Поэтому продавец может 1) предъявить иск о возмещении ущерба в соответствии со статьей 42 (1 *b*), 2) расторгнуть договор в соответствии со статьей 45 (1 *a*) и предъявить иск о возмещении ущерба [69] в случае, если непредставление покупателем требуемой спецификации является существенным нарушением договора, или 3) потребовать от покупателя исполнения договора в соответствии со статьей 44. Если в соответствии со статьей 44 продавец требует от покупателя исполнения договора в дополнительный срок разумной продолжительности путем представления спецификации, а покупатель не сделает этого в течение этого дополнительного срока, продавец может расторгнуть договор в соответствии со статьей 45 (1 *b*) и предъявить иск о возмещении любого ущерба даже в том случае, если несоставление покупателем спецификации не является существенным нарушением договора.

7. Если продавец принимает решение об осуществлении своего права самостоятельно составить такую спецификацию в соответствии со статьей 46 (1), он может составить ее сразу же по истечении срока, согласованного в прямо выраженной или подразумеваемой форме в договоре, к которому покупатель обязан представить спецификацию. С другой стороны, продавец может потребовать представления спецификации от покупателя, и в этом случае продавец не может сам составить спецификацию до истечения разумного срока, считая с момента получения покупателем требования продавца [70].

Уведомление покупателя, пункт 2

8. Продавец должен сообщить покупателю данные, содержащиеся в спецификации, составленной продавцом в соответствии с пунктом 1. Он должен предоставить покупателю разумный срок для представления другой спецификации. «Если покупатель не воспользуется этой возможностью, то спецификация, составленная продавцом, будет обязательной».

ГЛАВА V. ПОЛОЖЕНИЯ, ОБЩИЕ ДЛЯ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПРОДАВЦА И ПОКУПАТЕЛЯ

РАЗДЕЛ I. НАРУШЕНИЕ ДОГОВОРА ДО НАСТУПЛЕНИЯ СРОКА ИСПОЛНЕНИЯ

*Статья 47**

1) Сторона может приостановить исполнение своего обязательства, если это является разумным, поскольку после заключения договора серьезное ухудшение способности исполнить или кредитоспособности другой стороны или ее поведение при подготовке к исполнению или при фактическом исполнении договора дает основание полагать, что другая сторона не выполнит существенную часть своих обязательств.

2) Если продавец отгрузил товар до того, как стали очевидными основания, указанные в пункте 1 настоящей статьи, он может воспрепятствовать передаче товара покупателю даже в том случае, если у покупателя имеется документ, дающий ему право получить товар. Настоящий пункт относится только к правам на товар в отношениях между покупателем и продавцом.

3) Сторона, приостанавливающая исполнение обязательств до или после отгрузки товара, должна немедленно дать извещение об этом другой стороне и продолжать исполнение обязательства, если другая сторона предоставляет достаточные гарантии исполнения своих обязательств. Если другая сторона в разумные сроки после получения извещения не обеспечивает таких гарантий, то сторона, приостановившая исполнение обязательств, может расторгнуть договор.

[69] Статья 51 (1) сохраняет право предъявить иск о возмещении ущерба даже в том случае, если договор расторгнут.

* Бразилия зарезервировала свою позицию в отношении статьи 47 (2), а Мексика зарезервировала свою позицию в отношении статьи 47 (3).

[70] Необходимо отметить, что упоминаемое здесь требование о составлении спецификации находится в соответствии со статьей 46 (1) и не соответствует статье 44, о чем говорилось выше, в пункте 6.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 73.

Комментарий

1. В статье 47 говорится о том, в каких обстоятельствах одна из сторон может приостановить исполнение своих обязательств вследствие наличия разумных оснований для вывода о том, что другая сторона не выполнит существенной части своих обязательств.

Право приостанавливать исполнение своих обязательств, пункт 1

2. Пункт 1 предусматривает, что одна из сторон может приостановить исполнение своих обязательств, если эта мера является разумной в результате того, что после заключения договора серьезное ухудшение способности или готовности другой стороны исполнять свои обязательства «дает основание полагать, что другая сторона не выполнит существенную часть своих обязательств». Ухудшение способности или готовности должно произойти после заключения договора. Если при заключении договора способность или готовность одной из сторон выполнять свои обязательства уже вызывали сомнения, другая сторона позднее не может ссылаться на эти сомнения как на основание для приостановления исполнения своих собственных обязательств по договору. Это остается справедливым даже в том случае, если другой стороне стало известно об обстоятельствах, которые породили такие сомнения, только после заключения договора [71].

3. Ухудшение должно относиться к способностям другой стороны исполнять свои обязательства или к ее кредитоспособности или должно проявляться в ее поведении при подготовке к исполнению или во время фактического исполнения данного договора. Недостаточно, чтобы качество исполнения другой стороной других договоров вызывало сомнения относительно ее исполнения данного договора в будущем. Однако неправильное исполнение других договоров может способствовать принятию решения о том, что нынешнее поведение этой стороны дает «разумные» основания для вывода о том, что эта сторона не выполнит существенную часть своих обязательств по данному договору. Кроме того, неоплата покупателем своих долгов по другим договорам может свидетельствовать о серьезном ухудшении его кредитоспособности.

4. Обстоятельства, оправдывающие приостановление обязательств, могут быть связаны с общей ситуацией, если эта общая ситуация отражается на способности другой стороны исполнять свои обязательства. Например, начало войны или введение эмбарго на экспорт могут дать разумные основания для вывода о том, что сторона из данной страны не сможет выполнить свои обязательства.

5. Следует отметить, что должны иметься разумные основания для вывода о том, что сторона не выполнит *существенную* часть своих обязательств. Нет какого-либо права приостанавливать исполнение обязательств в случае, если неисполнение другой стороной своих обязательств будет не столь значительным, чтобы оно могло считаться «существенным». Сторона, приостанавливающая исполнение своих обязательств без наличия достаточных оснований для предположения о том, что другая сторона не выполнит существенную часть своих обязательств, сама нарушит договор.

6. Эти правила иллюстрируются следующими примерами:

Пример 47 А. Покупатель отстал в своих платежах продавцу по сравнению с другими договорами. Даже если задержка платежей распространяется и на другие договоры, такая задержка может свидетельствовать о серьезном нарушении кредитоспособности покупателя, что разрешает продавцу приостановить выполнение своих обязательств.

Пример 47 В. Покупатель заключил контракт на поставку точных изделий, которые он был намерен использовать сразу после их получения. Он обнаружил, что, хотя не произошло никакого ухудшения способности продавца производить и поставлять изделия требуемого качества, поставки таких изделий другим покупателям с аналогичными потребностями осуществлялись неправильно. Только эти факты не дают покупателю основания приостанавливать исполнение своих обязательств. Однако если бы причина некачественных поставок продавца другим покупателям проистекала из использования сырья из конкретного источника, то поведение продавца, готовящегося использовать сырье из того же источника, давало бы покупателю разумное основание для вывода о том, что продавец также поставит ему некачественные товары.

7. Следует отметить, что в некоторых обстоятельствах форма договора исключает возможность того, чтобы одна из сторон могла требовать соответствующие гарантии исполнения обязательств, даже если эта сторона имеет разумные основания для вывода о том, что другая сторона не выполнит своих обязательств. Например, если платеж осуществляется посредством аккредитива, лицу, открывающему аккредитив, эмитент должен оплатить выставляемую по нему тратту, если она сопровождается надлежащими документами, даже если у покупателя имеются разумные основания полагать, что товары имеют серьезные дефекты. Аналогичным образом, по-видимому, в тех случаях, когда покупатель взял на себя риск оплаты до осмотра товаров, как, например, в договоре купли-продажи на условиях сиф или на аналогичных условиях, предусматривающих оплату против представле-

[71] В применяемом национальном договорном праве может иметься средство защиты для стороны, которая заключила договор, не зная о соответствующих фактах, касающихся способности другой стороны исполнять свои обязательства.

ния документов, этого риска нельзя избежать посредством просьбы о предоставлении гарантий.

8. Если обсужденные выше, в пунктах 2—4, критерии удовлетворены, то сторона «может приостановить исполнение своего обязательства». Сторона, уполномоченная приостановить исполнение своих обязательств, освобождается как от обязанности предоставить исполнение другой стороне, так и от обязанности готовиться к исполнению[72]. Она не обязана нести дополнительные расходы, в отношении которых разумно предположить, что они не будут возмещены.

9. Если обязательство приостанавливается на некоторый период времени и позднее восстанавливается в соответствии со статьей 47 (3), то время, требуемое для исполнения, будет увеличено на срок приостановления. Этот принцип иллюстрируется нижеследующими примерами:

Пример 47 C. Согласно договору купли-продажи, продавец должен был поставить товар 1 июля. На основании разумных сомнений относительно кредитоспособности покупателя 15 мая продавец прервал исполнение своих обязательств. 29 мая покупатель предоставил достаточные гарантии того, что он оплатит товар. Продавец в этом случае должен поставить товар к 15 июля.

Остановка товаров в пути, пункт 2

10. Пункт 2 продолжает политику пункта 1 в пользу продавца, который уже отгрузил товар. Если ухудшение кредитоспособности покупателя дает продавцу разумные основания для вывода о том, что покупатель не оплатит товар, то продавец имеет право в отношении покупателя дать перевозчику указание не передавать товар покупателю, даже если у покупателя имеется документ, дающий ему право на их получение, например морской коносамент, и даже если товар первоначально был продан на условиях, предоставляющих покупателю кредит после получения товара.

11. Продавец теряет свое право дать перевозчику указание не поставлять товар в случае, если покупатель передал документ третьей стороне, которая взяла его добросовестно и за плату.

12. Поскольку настоящая конвенция регулирует исключительно права на товар в отношениях между покупателем и продавцом[73], вопрос о том, должен ли перевозчик или разрешено ли ему следовать инструкциям продавца в тех случаях, когда покупатель имеет документ, который дает ему право на его получение, регулируется соответствующим законом, действующим в отношении данного вида перевозок[74].

Извещение, достаточные гарантии исполнения и расторжение договора, пункт 3

13. Пункт 3 предусматривает, что сторона, приостанавливающая исполнение обязательств в соответствии с пунктом 1 или препятствующая передаче товара согласно пункту 2, должна незамедлительно известить другую сторону об этом факте. Другая сторона может восстановить обязанность первой стороны продолжать исполнение путем достаточной гарантии первой стороне о том, что она будет выполнять свои обязательства. Для того чтобы такая гарантия являлась достаточной, она должна носить такой характер, который мог бы обеспечить разумную безопасность первой стороне в том плане, что другая сторона фактически будет выполнять свои обязательства или что первой стороне будут компенсированы все ее потери, вызванные продолжением исполнения ею своих обязательств. Если в течение разумного срока после получения извещения не будет получено таких гарантий, то первая сторона может расторгнуть договор.

Пример 47 D. Договор купли-продажи предусматривал, что покупатель оплатит товары в течение 30 дней после их прибытия в местонахождение предприятия покупателя. После заключения договора продавцом была получена информация, которая давала ему разумное основание для сомнений в кредитоспособности покупателя. После приостановления им выполнения своих обязательств и извещения об этом покупателя покупатель предложил либо 1) новое условие расчетов, позволяющее ему производить платеж против документов, либо 2) аккредитив, выданный известным банком, либо 3) гарантию известного банка или другой такой стороны о том, что эта сторона заплатит в случае, если этого не сможет сделать покупатель, либо 4) обеспечительное право на достаточное количество товаров, принадлежащих покупателю, в целях получения продавцом покупной платы. Поскольку любая из этих четырех альтернатив, вероятно, даст продавцу достаточные гарантии в оплате[75], продавец будет обязан продолжать выполнение своих обязательств.

Пример 47 E. Договор купли-продажи предусматривал поставку покупателю точных деталей

---

[72] Условия, при которых сторона, которой разрешено приостановить исполнение своих обязательств, может расторгнуть договор, обсуждаются в пунктах 13 и 14, ниже.

[73] В статье 47 (2) прямо указывается, что эта статья относится только к правам на товары в отношениях между покупателем и продавцом. Это отражает общие принципы, изложенные в статье 7.

[74] Правила, регулирующие обязанность перевозчика следовать указанию грузоотправителя не производить передачу товара грузополучателю, отличаются в зависимости от способа перевозки и различных международных конвенций и национальных законов.

[75] Предложение обеспечительного права явится достаточной гарантией лишь в том случае, если национальное законодательство данной страны разрешает подобное обеспечение и предусматривает такую процедуру в случае неуплаты, которая является достаточной для обеспечения кредитору быстрой компенсации в случае его требования.

для использования при сборке механизма высокой сложности. Непоставка продавцом товаров требуемого качества в установленный день приведет к серьезным финансовым потерям для покупателя. Хотя покупатель мог бы получить продукцию, произведенную другими фирмами, для любой из них потребовалось бы как минимум шесть месяцев после подписания договора, для того чтобы поставить заменяющие детали. Договор предусматривал, что покупатель должен делать периодически авансовые платежи в счет покупной платы в течение периода времени, когда продавец изготавливает эти товары.

После получения покупателем информации, дающей ему разумные основания для заключения о том, что продавец не сможет обеспечить своевременную поставку товаров, покупатель известил продавца, что он приостанавливает исполнение каких-либо обязательств по отношению к продавцу. Продавец представил покупателю письменные гарантии того, что он своевременно поставит товар договоренного качества, и предложил банковскую гарантию финансового возмещения всех платежей, сделанных в соответствии с договором, в случае если ему не удастся выполнить свои обязательства.

В данном случае продавец не давал достаточных гарантий исполнения обязательств. Заявления продавца о том, что он выполнит обязательства, если они не сопровождаются достаточными объяснениями информации, которая побудила покупателя заключить, что продавец не обеспечит своевременную доставку товара, являются только подтверждением его обязательства по договору. Предложение банковской гарантии компенсации платежей по договору не является достаточной гарантией для покупателя, который нуждается в товаре в указанный в договоре день, с тем чтобы удовлетворить свои собственные потребности. Поэтому, не получив достаточной гарантии от продавца, покупатель может расторгнуть договор и приобрести товар в другом месте.

14. Статья 51 (1) охраняет право стороны, которая расторгает договор в соответствии со статьей 47 (3), потребовать возмещения любого ущерба, который может вытекать из нарушения договора. Например, если покупатель в примере 47 Е приобрел заменяющий товар в другом месте по более высокой цене, он может получить разницу между его фактической покупной ценой и ценой по договору[76]. Если заверения, представленные продавцом, в действительности недостаточны, возмещение данных убытков может быть получено, даже если окажется, что продавец мог исполнить договор в срок, предусмотренный первоначальным договором.

Статья 48

1) Если в случае заключения договора на поставку товара отдельными партиями невыполнение одной стороной какого-либо из своих обязательств в отношении какой-либо партии дает другой стороне веские основания опасаться существенного нарушения договора в отношении поставки будущих партий, последняя 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.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 75.

Комментарий

1. В статье 48 говорится о праве на расторжение договора в отношении поставок в прошлом и в будущем в тех случаях, когда договор предусматривает поставку товара отдельными партиями.

2. Договор предусматривает поставку товара отдельными партиями, если он требует или разрешает поставку товара по частям.

Неисполнение в отношении одной партии, пункт 1

3. В пункте 1 рассматривается ситуация, когда невыполнение одной из сторон какого-либо из своих обязательств по договору в отношении любой партии товара дает другой стороне веские основания опасаться существенного нарушения в отношении будущих поставок. В этом случае эта сторона может объявить договор расторгнутым на будущее при условии, что она объявит об отказе от исполнения на будущее в течение разумного срока после имевшего место неисполнения. Следует отметить, что статья 48 (1) допускает расторжение договора в отношении будущего исполнения договора о поставке отдельными партиями без необходимости ожидания возможности того, что нарушившая договор сторона предоставит достаточные гарантии выполнения договора в будущем, как это требуется в соответствии со статьей 47 (1) в отношении большинства других договоров[77].

4. Следует отметить, что критерий наличия права на расторжение договора в соответствии со статьей 48 (1) состоит в том, что неисполнение договора в отношении одной партии дает другой стороне веские основания для опасений, что будет иметь место существенное нарушение в отношении будущих поставок. Этот критерий не учитывает степень серьезности происшедшего

[76] Статья 56 (1).

[77] Другую ситуацию, при которой одна из сторон может расторгнуть договор в отношении будущего исполнения, не дожидаясь возможного предоставления достаточных гарантий исполнения, см. в статье 49.

нарушения. Это имеет особое значение в тех случаях, когда ряд нарушений, ни одно из которых само по себе не носит существенного характера и не дает веских оснований для опасений относительно существенного нарушения в будущем, в своей совокупности дают серьезные основания для таких опасений.

Расторжение договора в отношении уже выполненных поставок, пункт 2

5. В некоторых договорах ни одна из поставок не может использоваться для целей, предусмотренных сторонами в договоре, если в этих целях не могут использоваться все эти поставки. Это справедливо, например, в отношении продажи крупного станка, который поставляется по частям с последующей сборкой у покупателя. Поэтому в пункте 2 предусматривается, что покупатель, который расторгает договор в отношении будущих поставок, может также расторгнуть договор в отношении уже выполненных поставок, «если в силу их взаимосвязи уже осуществленные поставки не могут быть использованы для целей, предусмотренных сторонами при заключении договора». Объявление о расторжении договора в отношении уже выполненных поставок должно быть сделано одновременно с объявлением о расторжении договора в отношении будущих поставок.

Расторжение договоров о поставках партиями в соответствии с другими положениями

6. Имеется ряд фактических ситуаций в отношении договоров о поставках партиями, в рамках которых право на расторжение регулируется другими положениями настоящей конвенции.

7. Если неисполнение одной из сторон в отношении одной партии настолько серьезно, что уже одно оно является существенным нарушением всего договора, независимо от того, дало ли такое неисполнение веские основания для опасений в отношении любого нарушения в связи с будущими поставками, другая сторона может расторгнуть весь договор в соответствии со статьей 30 (1 *a*) или 45 (1 *a*), в зависимости от конкретного случая.

8. Аналогичным образом, согласно статьям 30 (1 *a*) и 32, покупатель может расторгнуть договор в отношении отдельной партии, если исполнение продавцом своих обязательств в отношении этой партии было таким, что представляет собой существенное нарушение в отношении этой партии, даже если это нарушение не было таким, чтобы оно могло представлять собой существенное нарушение всего договора и не давало веских оснований опасаться существенного нарушения в отношении любых будущих партий.

Пример 48 А. Договор предусматривал поставку 1000 тонн кукурузы первого сорта десятью отдельными партиями. Когда была поставлена пятая партия груза, она оказалась непригодной для потребления людьми. Даже если в рамках всего договора одна такая поставка не образует существенного нарушения всего договора и даже если эта одна испорченная партия не давала оснований ожидать любых будущих поставок испорченного товара, покупатель мог расторгнуть договор в отношении пятой партии согласно статьям 30 (1 *a*) и 32.

Статья 49

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

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 76.

Комментарий

1. В статье 49 предусматривается особый случай, когда до срока исполнения договора ясно, что одна из сторон совершит существенное нарушение этого договора. В подобном случае другая сторона может немедленно заявить о расторжении договора.

2. Будущее существенное нарушение договора может стать очевидным либо в силу слов или действий стороны, составляющих отказ от исполнения договора, либо в силу такого объективного факта, как уничтожение предприятия продавца пожаром или наложение эмбарго или валютных ограничений, делающих невозможным исполнение договора в будущем [78].

3. Статью 49 следует отличать от статьи 47. В соответствии со статьей 47, когда наличие отдельных перечисленных условий «дает основания полагать, что [одна] сторона не выполнит существенную часть своих обязательств», другая сторона может приостановить выполнение своих собственных обязательств, если такая мера разумна. Она должна уведомить первую сторону об этом приостановлении и подождать в течение разумного периода времени на случай предоставления достаточных гарантий исполнения договора. Она может расторгнуть договор в случае, если подобные гарантии не предоставляются в течение этого периода.

4. Различие между этими двумя статьями основывается на том, что в соответствии со статьей 47 стороне, которая защищает себя от нарушения договора другой стороной, требуются лишь «основания полагать», что другая сторона нарушит договор. При этих обстоятельствах необходимо, чтобы другая сторона имела возможность дать достаточные гарантии, что она не нарушит договор. Однако если ясно, что другая сторона совершит существенное нарушение до-

[78] Хотя наложение эмбарго или валютных ограничений, делающих невозможным исполнение договора в будущем, оправдывает расторжение договора другой стороной в соответствии со статьей 49, сторона, не исполнившая договор, может быть освобождена от возмещения убытков по смыслу статьи 50.

говора в будущем, то нет оснований требовать исполнения процедуры, предусмотренной в статье 47.

5. Сторона, намеревающаяся заявить о расторжении договора в соответствии со статьей 49, должна делать это с осторожностью. Если во время, намеченное для исполнения договора, существенное нарушение фактически не имело места, то, следовательно, первоначально это не было «ясно», и при отсутствии оснований для расторжения договора заявление об этом расторжении будет недействительным. Поэтому сторона, сделавшая попытку расторгнуть договор, нарушит этот договор в силу ее собственного неисполнения. Если есть какие-либо сомнения относительно того, что произойдет существенное нарушение договора, то сторона, намеревающаяся заявить о расторжении договора, должна, по мере возможности, действовать в соответствии со статьей 47 [79].

6. Когда фактически ясно, что произойдет существенное нарушение договора, то сформулированная в статье 59 обязанность уменьшения потерь может потребовать от стороны, которая ссылается на такое нарушение, принятия мер по сокращению своих потерь, включая вызываемые подобным нарушением потери прибыли, даже до срока исполнения договора [80].

РАЗДЕЛ II. ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья 50 *

1) Если сторона не исполнила одно из своих обязательств, она не несет ответственности за убытки, вытекающие из такого неисполнения, если она докажет, что оно было вызвано препятствием, которое возникло не по ее вине. В этих целях будет предполагаться наличие вины, если не исполнившая обязательства сторона не докажет, что от нее нельзя было разумно ожидать, чтобы она приняла во внимание или избежала или преодолела это препятствие.

2) Когда неисполнение обязательств продавцом объясняется неисполнением обязательств субпоставщиком, продавец освобождается от ответственности только в том случае, если он освобождается в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи и если субпоставщик также был бы освобожден, если бы положения этого пункта применялись к нему.

3) Освобождение, предусматриваемое настоящей статьей, распространяется лишь на период до устранения препятствия.

4) Не исполнившая обязательства сторона извещает другую сторону о наличии препятствия и его влиянии на возможность исполнить обязательство. Если она не сделает этого в разумный срок после того, как она узнала или должна была узнать о препятствии, она несет ответственность за убытки, являющиеся результатом того, что она этого не сделала.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 74.

Комментарий

1. Статья 50 регулирует ответственность за убытки стороны, не исполнившей одно из своих обязательств, в тех случаях, когда подобное неисполнение было вызвано препятствием, которое возникло не по ее вине.

Общее правило, пункт 1

2. В пункте 1 указывается, что сторона не несет ответственности за убытки, вытекающие из неисполнения ею одного из ее обязательств, «если она докажет, что оно [неисполнение] было вызвано препятствием, которое возникло не по ее вине». Во втором предложении далее указывается, что, «если не исполнившая обязательства сторона не докажет, что от нее нельзя было разумно ожидать, чтобы она приняла во внимание или избежала или преодолела это препятствие», она будет считаться виновной.

3. Для того чтобы не исполнившая обязательства сторона была освобождена от ответственности в соответствии со статьей 50 (1), препятствие для исполнения договора должно иметь место после его заключения. Однако, если во время заключения договора существовало препятствие для его исполнения, в нормах внутригосударственного права, применимых к заключению или действительности договора, может предусматриваться, что договор либо не был заключен, либо был недействительным по причине ошибки или обмана сторон [81].

4. В пункте 1 объединяются требования о наличии объективного препятствия для исполнения обязательств и об отсутствии вины стороны, не исполнившей обязательства. Наличие вины будет предполагаться, пока не исполнившая обязательства сторона не докажет: во-первых, что от нее нельзя было разумно ожидать, чтобы она приняла это препятствие во внимание; во-вторых, что она не могла избежать этого препятствия, и, в-третьих, что она не могла преодолеть его. Если эта сторона не сможет доказать какое-либо из этих трех условий, будет предполагаться наличие вины, и она не будет освобождена от ответственности за возмещение убытков в результате неисполнения обязательств.

5. Из этих трех условий, подлежащих доказательству не исполнившей обязательства стороной,

* Соединенные Штаты Америки и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии выразили оговорки в отношении статьи 50 (3).

[79] Статья 47 может применяться лишь в случае удовлетворения условий, рассмотренных в пунктах 2—5 комментария к этой статье.

[80] См. пункт 4 комментария к статье 59 и примеры 59 A и 59 B.

[81] См. статьи 5—10 проекта закона об унификации некоторых правил, касающихся действительности договоров международной купли-продажи товаров, подготовленного Международным институтом унификации частного права (МИУЧП).

труднее всего поддается оценке положение о том, что от нее нельзя было разумно ожидать, чтобы она приняла во внимание это препятствие при взятии на себя обязательств по договору. Все потенциальные препятствия для исполнения договора в той или иной степени можно предвидеть. Такие препятствия, как войны, ураганы, пожары, правительственные эмбарго и закрытие международных водных путей, встречались в прошлом и, как можно ожидать, будут иметь место в будущем. Часто случалось так, что стороны в договоре предусматривали возможность препятствия, и это препятствие действительно возникало. Иногда они ясно указывают, приведет ли возникновение этого препятствия к освобождению не исполнившей обязательства стороны от последствий такого неисполнения. В других случаях из содержания договора ясно следует, что одна сторона взяла на себя обязательство исполнить какое-либо действие, несмотря на возможность возникновения некоторых препятствий. В любой из этих двух категорий случаев статья 5 настоящей конвенции гарантирует возможность приведения в исполнение подобных прямых или косвенных указаний в договорах.

6. Однако когда условия договора ни прямо, ни косвенно не свидетельствуют о том, что возникновение какого-либо конкретного препятствия было предвидено, необходимо определить, можно было ли от не исполнившей обязательства стороны разумно ожидать, чтобы она приняла во внимание это препятствие во время взятия на себя обязательства. Окончательное установление этого может быть сделано лишь судом или арбитражем, исходя из конкретных условий каждого дела.

7. Если не исполнившая обязательства сторона может доказать, что от нее нельзя было разумно ожидать, чтобы она приняла во внимание данное препятствие во время заключения договора, она должна также доказать, что она не могла ни избежать этого препятствия, ни преодолеть его. Это правило отражает принцип, согласно которому сторона, имеющая обязательство совершить какие-либо действия, должна сделать все возможное для выполнения своего обязательства и не может ждать наступления событий, которые в дальнейшем могли бы оправдать ее неисполнение. Это правило также указывает, что от одной из сторон может быть потребовано исполнение договора путем совершения таких действий, которые при всех обстоятельствах сделки являются в коммерческом отношении разумной заменой того исполнения, которое стало невозможным.

8. Статья 50 (1) освобождает неисполнившую сторону только от ответственности за убытки. Другая сторона может использовать все другие средства, то есть требование исполнить договор, снизить цену или расторгнуть договор. Однако, если сторона, от которой требуется преодоление препятствия, делает это путем поставки товаров, являющихся разумной заменой в коммерческом отношении, другая сторона не может расторгнуть договор и тем самым отклонить эту замену исполнения, ссылаясь на существенное нарушение договора.

Пример 50 A. По договору требовалась поставка товаров, определенных индивидуальными признаками. До времени перехода риска гибели в соответствии со статьями 65 или 66 товары были уничтожены пожаром, за который продавец не несет ответственности. В подобном случае покупатель не должен платить за товары, в отношении которых не произошло перехода риска, однако продавец будет освобожден от ответственности за любые убытки, вызванные его непоставкой товаров.

Пример 50 B. По договору требовалась поставка 500 станков на условиях «франко-судно Ливерпуль». Во время погрузки станков на судно была уронена клеть, в которую они были упакованы, и станки были сломаны. В подобном случае продавец будет не только нести ответственность за потерю 500 станков, но и будет обязан поставить покупателю дополнительные 500 станков. Различие между этим примером и примером 50 A состоит в том, что в случае примера 50 A продавец не может поставить товары, предусмотренные договором, в то время как в случае примера 50 B продавец может преодолеть последствия поломки станков путем отгрузки взамен их аналогичных товаров.

Пример 50 C. Если станки, отгруженные взамен тех, которые поломаны в соответствии с примером 50 B, не могут прибыть в срок, продавец освобождается от ответственности за убытки, вызванные задержкой поставки.

Пример 50 D. По договору требуется поставка товаров в пластиковых контейнерах. В то время, когда упаковка должна была закончиться, пластиковые контейнеры не были поставлены по причинам, не зависящим от продавца. Однако, если имеются другие упаковочные материалы, приемлемые в коммерческом отношении, продавец должен преодолеть это препятствие, используя эти материалы, а не отказываясь от поставки товаров. Если продавец использовал коммерчески разумную замену упаковочных материалов, он не будет нести ответственности за убытки, и покупатель не может расторгнуть договор, но покупатель может снизить цену согласно статье 31, если в результате использования несоответствующих упаковочных материалов уменьшилась стоимость товара.

Пример 50 E. По договору требуется поставка на каком-либо конкретном судне. Не по вине покупателя или продавца график движения этого судна был пересмотрен, и оно не пришло в указанный порт в срок отгрузки. В этих условиях сторона, ответственная за организацию перевозки товаров, должна попытаться преодолеть это препятствие и найти другое судно.

Неисполнение со стороны субпоставщика, пункт 2

9. Неисполнение со стороны продавца часто вызвано неисполнением со стороны одного из его субпоставщиков. В пункте 2 предусматривается, что в подобном случае «продавец освобождается от ответственности только в том случае, если он освобождается [сам] в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи и если субпоставщик также был бы освобожден, если бы положения этого пункта применялись к нему».

Временное препятствие, пункт 3

10. В пункте 3 предусматривается, что препятствие, мешающее какой-либо стороне исполнить ее обязательства в течение лишь какого-то ограниченного периода времени, освобождает не исполнившую обязательства сторону от ответственности за убытки лишь на период, в течение которого существовало это препятствие. Таким образом, датой прекращения освобождения от ответственности за убытки является установленная договором дата исполнения или дата устранения препятствия, в зависимости от того, какая дата является более поздней.

Пример 50 F. Товар должен быть поставлен 1 февраля. 1 января возникло препятствие, которое не позволило продавцу поставить товар. Препятствие было устранено 1 марта. Продавец осуществил поставку 15 марта.

Продавец освобождается от любых убытков, которые могли возникнуть вследствие задержки поставки до 1 марта, то есть до даты устранения препятствия. Однако, поскольку препятствие было устранено после договорной даты поставки, продавец несет ответственность за все убытки, возникшие в результате задержки поставки с 1 марта по 15 марта.

11. Если задержка с исполнением договора вследствие временного препятствия приводит к его существенному нарушению, другая сторона будет иметь право заявить о расторжении договора. Однако, если договор не был расторгнут другой стороной, его действие продолжается[82], и устранение препятствия восстанавливает обязательства обеих сторон по договору.

Пример 50 G. В результате пожара, уничтожившего завод продавца, продавец был не в состоянии поставить товары по договору в соответствии с предусмотренным в договоре сроком поставки. Он был освобожден от ответственности за убытки в соответствии с пунктом 1 до восстановления завода. Предприятие продавца было восстановлено через два года. Хотя двухлетняя задержка поставки представляла собой существенное нарушение, которое оправдало бы заявление покупателя о расторжении договора, он не выступил с подобным заявлением. Продавец после восстановления его завода должен поставить товары покупателю, а покупатель должен принять поставку и оплатить цену по договору[83].

Обязанность извещения, пункт 4

12. Не исполнившая обязательства сторона, которая освобождена от ответственности за убытки в силу наличия препятствия для исполнения ее обязательства, должна известить другую сторону о наличии этого препятствия и его влиянии на возможность исполнить обязательства. Неизвещение не исполнившей обязательства стороной в разумные сроки, после того как ей становится известно или должно стать известно о препятствии, делает ее ответственной за убытки, вызванные этим неизвещением. Следует отметить, что убытками, за которые не исполнившая обязательства сторона несет ответственность, являются лишь убытки в результате неизвещения, а не в результате неисполнения.

13. Обязанность извещения распространяется не только на такое положение, при котором одна из сторон совершенно не может исполнить договор вследствие непредвиденного препятствия, но и на такое положение, при котором она намеревается исполнить договор путем поставки товаров, являющихся разумной заменой в коммерческом отношении. Поэтому продавец в примере 50 D и сторона, ответственная за организацию перевозки товаров в примере 50 E, обязаны известить другую сторону о предполагающейся замене исполнения. Не сделав этого, они будут нести ответственность за все убытки, возникшие в результате неизвещения.

РАЗДЕЛ III. ПОСЛЕДСТВИЯ РАСТОРЖЕНИЯ ДОГОВОРА

Статья 51

1) Расторжение договора освобождает обе стороны от обязательств по нему при сохранении права на возмещение убытков, которое может причитаться. Расторжение договора не затрагивает положений о порядке разрешения споров.

2) Если одна из сторон исполнила договор полностью или частично, она может потребовать от другой стороны возврата того, что ею было поставлено или уплачено по договору. Если возврат должны сделать обе стороны, они должны сделать это одновременно.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 78.

Комментарий

1. В статье 51 излагаются последствия, которые вытекают из объявления о расторжении договора одной из сторон. В статьях с 52 по 54 излагаются подробные правила осуществления некоторых аспектов статьи 51.

---

[82] См. пункт 2 комментария к статье 30 и пункт 2 комментария к статье 45.

[83] Продавец не будет иметь права настаивать на принятии товаров покупателем, если задержка представляет собой существенное нарушение договора, даже если покупатель не заявил о расторжении договора [статья 29 (1)].

Последствия расторжения договора, пункт 1

2. Основным последствием расторжения договора одной стороной является то, что обе стороны освобождаются от своих обязательств по выполнению данного договора. Продавцу нет необходимости поставлять товары, а покупателю — принимать поставку или платить за товары.

3. Частичное расторжение договора в соответствии со статьями 32 или 48 освобождает обе стороны от их обязательств в отношении той части договора, которая была расторгнута, и является причиной возврата в отношении этой части в соответствии с пунктом 2.

4. В некоторых правовых системах расторжение договора ликвидирует все права и обязательства, которые вытекали из этого договора. Поэтому если договор был расторгнут, то не может быть никаких требований о возмещении убытков в связи с его нарушением, и положения договора, относящиеся к урегулированию споров, в том числе положения об арбитраже, выборе закона, выборе суда и оговорки, исключающие ответственность или определяющие «штрафы» или «заранее оцененные убытки» за нарушение договора, теряют силу вместе с остальной частью договора.

5. В пункте 1 предусматривается механизм для того, чтобы избежать этого результата путем уточнения того, что при расторжении договора «сохраняется право на возмещение убытков, которое может причитаться», и что расторжение договора «не затрагивает положений о порядке разрешения споров». Следует отметить, что статья 51 (1) лишает юридической силы положение об арбитраже, положение о штрафе и другое положение в отношении порядка разрешения споров, если такое положение не имеет юридической силы в силу иного в соответствии с применяемым национальным законодательством. В статье 51 (1) говорится лишь, что такое положение не теряет своей силы в результате расторжения договора.

6. Перечисление в пункте 1 двух конкретных обязательств, вытекающих из наличия договора, которые не теряют своей силы и в результате расторжения договора, не является исчерпывающим. Некоторые постоянные обязательства излагаются в других положениях этой конвенции. Например, в статье 61 (1) предусматривается, что «если товары получены покупателем и если он намерен отказаться от них, то он должен принять разумные при существующих обстоятельствах меры по их сохранению», а в статье 51 (2) каждой из сторон разрешается потребовать от другой стороны возвращения того, что она поставила или оплатила в соответствии с договором. Другие постоянные обязательства можно обнаружить в самом договоре[84] или они могут вытекать из необходимости соблюдения справедливости.

[84] Статья 5.

Реституция, пункт 2

7. Часто будет иметь место такое положение, при котором в момент расторжения договора одна или обе стороны выполнят все или часть своих обязательств. Иногда стороны могут согласиться на какую-либо форму корректирования цены в отношении уже осуществленных поставок. Однако может случиться также и так, что одна или обе стороны захотят вернуть то, что они уже поставили или оплатили в соответствии с договором.

8. В пункте 2 любой стороне — участнице договора, которая исполнила его полностью или частично, разрешается потребовать возврата того, что ею было поставлено или уплачено по договору. За исключением случаев, оговоренных в статье 52 (2), сторона, которая требует возврата, должна также осуществить возврат того, что она получила от другой стороны. «Если возврат должны сделать обе стороны, он должен быть осуществлен одновременно», если стороны не договорились об ином.

9. Пункт 2 отличается от нормы, существующей в некоторых странах. В соответствии с этой нормой лишь сторона, которая уполномочена расторгать договор, может требовать возврата. Вместо этого в нем содержится мысль: что касается возврата, то расторжение контракта подрывает основание, на котором любая из сторон может сохранить то, что она получила от другой стороны.

10. Следует отметить, что право любой из сторон требовать возврата, признанное в статье 51, может противоречить другим нормам, которые находятся вне сферы международной купли-продажи товаров. Если одна из сторон является банкротом или находится в любом другом состоянии неплатежеспособности, возможно, что требование о возмещении не будет признано в качестве порождающего право на собственность или дающего приоритет при распределении имущества несостоятельного должника. Законы о валютном контроле или другие ограничения в отношении передачи товаров или средств могут препятствовать передаче товаров или денег стороне-истцу в другой стране. Эти и другие подобные правовые нормы могут уменьшить значение требования о возврате. Тем не менее они не влияют на законный характер взаимных прав сторон.

11. Лицо, которое нарушило договор, что привело к расторжению контракта, несет не только свои собственные расходы при осуществлении возврата товара или денег, но и расходы другой стороны. Такие расходы представляют собой убытки, за которые несет ответственность сторона, нарушившая договор. Тем не менее обязательство по статье 59 стороны, основывающей требование на нарушении договора, принимать «такие меры, которые могут быть разумными при существующих обстоятельствах, для уменьшения потерь» может ограничить расходы по возврату, которые можно покрыть за счет возмещения

убытков, если требуется возвращение товаров, а, например, не перепродажа товаров на местном рынке, даже если такая перепродажа соответствующим образом защитит интересы продавца при более низких чистых расходах[85].

Статья 52

1) Покупатель утрачивает право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца замены товаров, если он лишен возможности возвратить товары в существенной мере в том состоянии, в котором он их получил.

2) Пункт 1 настоящей статьи не применяется:

a) если невозможность возвратить товары или возвратить товары в существенной мере в том состоянии, в каком они были получены, не является результатом действия покупателя; или

b) если товары или часть товаров погибли или их состояние ухудшилось в результате проверки, предусмотренной в статье 22; или

c) если товары или их часть была продана в обычном порядке ведения торговли или была потреблена или трансформирована покупателем в процессе обычного использования до того, как он обнаружил или должен был обнаружить несоответствие товаров условиям договора.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 79.

Комментарий

Утрата права покупателем расторгнуть договор или потребовать поставки товара взамен, пункт 1

1. В статье 52 говорится, что «покупатель утрачивает право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца замены товаров, если он лишен возможности возвратить товары в существенной мере в том состоянии, в каком он их получил».

2. В правиле, содержащемся в пункте 1, признается, что естественным последствием расторжения договора или поставки товара взамен является возврат того, что уже было поставлено в соответствии с данным договором. Поэтому, если покупатель не может возвратить товар или не может возвратить его в существенной мере в том состоянии, в каком он его получил, он утрачивает свое право объявить о расторжении договора в соответствии со статьей 30 или требовать замены товаров в соответствии со статьей 27 (1).

3. Необязательно, чтобы товар был абсолютно в том же состоянии, в каком он был получен; он должен быть лишь «в существенной мере» в том же состоянии. Хотя термин «в существенной мере» не определен, он указывает на то, что изменения в состоянии товара должны быть в достаточной мере значительными, для того чтобы нельзя было с должным основанием требовать от продавца снова принять товар в качестве эквивалента того, что он поставил покупателю, даже если продавец существенно нарушил договор[86].

Исключения, пункт 2

4. В пункте 2 излагаются три исключения из вышеуказанного правила. Покупатель должен быть в состоянии расторгнуть договор или потребовать замены товара, даже если он лишен возможности возвратить товар в существенной мере в том состоянии, в каком он его получил: 1) если невозможность сделать это не является результатом действия покупателя; 2) если товар или его часть погибли или ухудшились в результате обычной проверки товара покупателем, предусмотренной в статье 22 или 23; и 3) если часть товара была продана в обычном порядке ведения дел или была потреблена или передана покупателем в порядке обычного использования до того, как было обнаружено или должно было быть обнаружено несоответствие.

5. Четвертое исключение из правила, изложенного в статье 52 (1), содержится в статье 67, где говорится, что, если продавец совершил существенное нарушение договора, переход риска гибели в соответствии со статьей 65 или 66 не влияет на средства защиты, которыми покупатель располагает на случай такого нарушения[87].

Статья 53

Покупатель, утративший право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца заменить товар в соответствии со статьей 52, сохраняет право на все другие средства защиты.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 80.

Комментарий

Из статьи 53 ясно, что утрата права заявить о расторжении договора или потребовать от продавца замены товара, поскольку он не может возвратить товар в существенной мере в том состоянии, в котором он его получил, не лишает покупателя права потребовать возмещения убытков в соответствии со статьей 26 (1 *b*), потребовать исправления любых дефектов в соответствии со статьей 27 или заявить о снижении цены в соответствии со статьей 31.

Статья 54

1) Если продавец обязан возвратить цену, то он должен также уплатить проценты на нее по ставке, установленной в соответствии со статьей 58, считая со дня уплаты цены.

---

[85] См. статью 63, касающуюся полномочий одной стороны, которая держит товары за счет другой стороны, продавать такие товары в интересах другой стороны.

[86] Покупатель может объявить о расторжении договора в соответствии со статьей 30 или потребовать поставки товара взамен в соответствии со статьей 27 (2) лишь в том случае, если продавец существенно нарушил договор.

[87] См. пункт 2 комментария к статье 67.

2) Покупатель должен передать продавцу весь доход, который он получил от товаров или их части:

a) если он обязан возвратить товары полностью или частично; или

b) если он лишен возможности возвратить товары полностью или частично или возвратить товары полностью или частично в существенной мере в том состоянии, в котором он получил их, но тем не менее заявил о расторжении договора или потребовал от продавца замены товара.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 81.

Комментарий

1. В статье 54 отражается принцип, что сторона, от которой требуют возврата уплаченной цены или возврата товара по причине расторжения договора или просьбы о замене товара, должна представить отчет обо всех выгодах, которые она получила в результате обладания деньгами или товарами. Если обязательство возникает в результате расторжения договора, то не имеет значения, по вине какой страны был расторгнут договор или кто требовал возврата [88].

2. Если продавец обязан возвратить уплаченную цену, то он должен уплатить процент, исчисляемый со дня платежа до дня возврата по процентной ставке, установленной в статье 58. Обязательство уплатить процент является автоматическим, поскольку предполагается, что продавец получает в течение этого периода выгоду от того, что в его распоряжении находится сумма, уплаченная за товар.

3. Если покупатель обязан вернуть товар, то менее очевидно то, что он получил выгоду от того, что в его распоряжении находился товар. Поэтому в пункте 2 говорится, что покупатель имеет преимущества перед продавцом в отношении всех выгод, которые он извлек из этого товара, если только: 1) он должен возвратить его или 2) если он лишен возможности возвратить товар полностью или частично, но он тем не менее осуществил свое право объявить о расторжении договора или потребовать от продавца замены товаров.

РАЗДЕЛ IV. УБЫТКИ

Статья 55

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 ущерба, который нарушившая сторона предвидела или должна была предвидеть в момент заключения договора, принимая во внимание факты и обстоятельства, которые в то время она знала или должна была знать как возможные последствия нарушения договора.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 82.

Комментарий

1. Статья 55 является введением к разделу, содержащему правила о возмещении убытков в случае предъявления требования согласно статье 26 1 *b* или статье 42 1 *b*; в ней излагается основное правило исчисления таких убытков. В статьях 56 и 57 приводятся альтернативные средства исчисления убытков при некоторых обстоятельствах по усмотрению пострадавшей стороны, а в статьях 58 и 59 даются дополнительные положения, касающиеся убытков.

Основные убытки

2. В статье 55 предусматривается положение о том, что пострадавшая сторона может взыскать в качестве убытков «сумму, равную ущербу, включая упущенную выгоду, понесенному ... в результате нарушения договора». Из этого положения ясно вытекает, что основной смысл иска о возмещении убытков заключается в том, чтобы поставить пострадавшую сторону в такое экономическое положение, в котором она оказалась бы, если бы договор был исполнен. Специальное указание на упущенную выгоду необходимо в связи с тем, что в некоторых правовых системах понятие «ущерба» само по себе не включает упущенную выгоду.

3. Поскольку статья 55 применима к требованиям о возмещении убытков как покупателя, так и продавца и эти требования могут вытекать из самых различных ситуаций, включая требования о возмещении убытков, предъявляемые одновременно с требованием, чтобы нарушившая сторона исполнила договор, или заявлением о расторжении договора, в статье 55 не приводится никаких конкретных правил, характеризующих надлежащий метод определения «ущерба... понесенного ... в результате нарушения договора». Суд или арбитраж должны рассчитывать эту сумму убытков таким способом, который лучше всего подходит к данным обстоятельствам. В следующих пунктах рассматриваются две обычные ситуации, которые могут возникать в соответствии со статьей 55, и предлагаются средства исчисления «ущерба... понесенного ... в результате нарушения договора».

4. В том случае, когда нарушение договора заключается в отказе покупателя принять товар и платить за него, статья 55 дает право продавцу взыскивать выгоду, которую он получил бы по договору, плюс любые расходы, которые он понес в результате исполнения договора [89]. Выгода, уте-

[88] См. статью 51 (2) и пункт 9 комментария к ней.

[89] В этом случае продавец по своему усмотрению может принять решение действовать согласно статье 56 или 57.

рянная в результате нарушения договора покупателем, включает в себя любую сумму в счет накладных расходов, которые были бы понесены в результате исполнения договора.

Пример 55 A. Договор предусматривает продажу 100 станков за 50 000 долларов фоб. Покупатель расторгнул договор до начала изготовления станков. Если бы договор был исполнен, общие расходы продавца составили бы 45 000 долларов, из которых 40 000 являлись бы расходами, понесенными в результате только лишь существования данного договора (например, материалы, электроэнергия, персонал, нанятый в связи с договором или оплачиваемый за единицу продукции) и 5000 долларов представляли бы собой долю накладных расходов фирмы, приходящуюся на данный договор (стоимость взятого взаймы капитала, общие административные расходы, амортизация зданий и оборудование). Поскольку покупатель расторгнул договор, продавец не использовал 40 000 долларов на расходы, которые были бы понесены в силу существования данного договора. Однако 5000 долларов накладных расходов, предусмотренных для данного договора, предназначались для расходов предприятия, которые не зависели от существования договора. Поэтому эти расходы не могут быть уменьшены, и, если продавец не заключил другие договоры, предусматривающие использование всех его производительных мощностей в течение данного периода, в результате нарушения договора покупателем продавец потерял 5000 долларов накладных расходов, которые он бы получил, если бы договор был исполнен. Таким образом, убытки, причитающиеся с покупателя, в данном примере составляют 10 000 долларов.

Договорная цена	50 000 долл.
Расходы, связанные с исполнением договора, которых можно избежать	40 000 долл.
Убытки в результате нарушения договора	10 000 долл.

Пример 55 B. Если до расторжения договора покупателем в примере 55 A продавец уже понес невозместимые потери в размере 15 000 долларов в результате частичного исполнения договора, общие убытки будут равны 25 000 долларов.

Пример 55 C. Если товар, произведенный в результате частичного исполнения договора в примере 55 B, может быть продан третьей стороне за 5000 долларов, то потери продавца сократятся до 20 000 долларов.

5. В том случае, если продавец поставляет, а покупатель приобретает бракованный товар [90], потери, понесенные покупателем, можно определить несколькими различными способами. Если покупатель в состоянии устранить дефект, то его потери часто будут равны стоимости ремонта. Если поставленные товары являются станками, то в потери покупателя может также быть включена потерянная стоимость изделий, которые могли быть изготовлены за период, когда станки не могли использоваться.

6. Если поставленный товар имел признанную стоимость, которая колебалась, то потери покупателя будут равны разности между стоимостью товара в его существующем виде и стоимостью, которую он бы имел, если бы его стоимость, как предусмотрено договором, измерялась в месте передачи товара продавцом в день, когда покупатель заявил о расторжении договора [91]. Поскольку данная формула предназначена для восстановления его экономического положения, в котором он находился бы, если бы договор был исполнен надлежащим образом, то договорная цена товара не учитывается при исчислении убытков. К сумме, исчисленной выше, можно прибавить дополнительные убытки, например убытки, являющиеся результатом дополнительных расходов, понесенных из-за нарушения договора [92].

Пример 55 D. Контракт предусматривает продажу 100 тонн зерна за общую цену 50 000 долларов фоб. При доставке зерно имело бóльшую влажность, чем было предусмотрено договором, и в результате наличия этой влаги имело место некоторое ухудшение качества. Дополнительные расходы покупателя, связанные с сушкой зерна, составили 1500 долларов. Если бы качество зерна соответствовало договорному, его стоимость в месте передачи товара продавцом на дату расторжения договора покупателем составляла бы 55 000 долларов, но из-за порчи, причиненной влагой, стоимость зерна после сушки составила 51 000 долларов.

Договорная цена	50 000 долл.
Стоимость, которую имело бы зерно, если бы его качество соответствовало договорному	55 000 долл.
Стоимость поставленного зерна	51 000 долл.
	4 000 долл.
Дополнительные расходы на сушку зерна	1 500 долл.
	5 500 долл.

Возможность предвидения

7. Принцип возмещения полного размера убытков, понесенных стороной, не нарушившей договор, ограничивается важной оговоркой. Размер убытков, который может быть возмещен стороной, не нарушившей договор, «не может превышать ущерба, который нарушившая сторона предвидела или должна была предвидеть во время заключения договора, принимая во внимание

[90] Если поставка бракованного товара представляет собой существенное нарушение договора, покупатель может расторгнуть договор и определить размер своих убытков согласно статье 56 или 57.

[91] В статье 55 не говорится о времени и месте измерения «убытков», понесенных пострадавшей стороной. Предполагается, что это должно производиться в то же время и в том же месте, как оговорено в статье 57. См. пункты 2—7 комментария к статье 57.

[92] Эти дополнительные элементы убытков покупателя часто будут ограничены требованием предвидения, рассматриваемым в пункте 7, ниже.

факты и обстоятельства, которые в то время она знала или должна была знать как возможные последствия нарушения договора». Если бы во время заключения договора одна из сторон предвидела, что нарушение договора другой стороной причинит ей чрезвычайно большие убытки или убытки необычного характера, то она известила бы об этом другую сторону, и если бы такие убытки действительно имели бы место, они могли бы быть возмещены. Такой принцип, исключающий возмещение убытков за непредвиденный ущерб, имеется в большинстве правовых систем.

8. В некоторых правовых системах ограничение ущерба тем ущербом, «который нарушившая сторона предвидела или должна была предвидеть во время заключения договора», не может быть применено, если неисполнение договора вызвано обманом нарушившей стороны. В данной конвенции, однако, такого правила нет.

Статья 56 *

1) Если договор расторгнут и если разумным образом и в разумный срок после расторжения договора покупатель купил взамен товары или продавец перепродал товары, сторона, требующая возмещения убытков, может, если она не основывается на положениях статьи 55 или 57, потребовать возмещения разницы между договорной ценой и ценой в совершенной взамен сделке.

2) Убытки, упомянутые в пункте 1 настоящей статьи, могут включать дополнительный ущерб плюс упущенную выгоду, если соблюдены условия статьи 55.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 85.

Комментарий

1. В статье 56 излагаются способы исчисления убытков, когда контракт расторгнут и фактически закуплены заменяющие товары или когда продавец фактически перепродал товары.

Основная формула, пункт 1

2. В таком случае потерпевшая сторона может по своему усмотрению «потребовать возмещения разницы между договорной ценой и ценой в совершенной взамен сделке», то есть уплаченной за купленный заменяющий товар, или ценой, полученной от перепродажи.

3. При расторжении договора формула, содержащаяся в этой статье, будет использоваться для исчисления убытков, причитающихся пострадавшей стороне, наиболее часто, так как в практической торговле в большинстве случаев будет совершаться заменяющая сделка. Если заменяющая сделка совершается в другом месте, нежели первоначальная сделка, и заключается на других условиях, то сумма убытка должна корректироваться с учетом возможного повышения расходов (например, расходов на перевозку) минус все затраты, сэкономленные в результате нарушения.

4. Даже в случае заключения заменяющей сделки пострадавшая сторона может требовать, чтобы убытки исчислялись в соответствии со статьей 55 или 57.

5. В статье 56 предусматривается, что потерпевшая сторона может ссылаться на цену, уплаченную за товары, купленные взамен, или на цену, полученную от перепродажи, только в том случае, если перепродажа или перекупка были сделаны «разумным образом и в разумный срок после расторжения договора». Если перепродажа или перекупка не были произведены в такое же время и таким образом, потерпевшая сторона должна пользоваться положениями статьи 55 или 57 для расчета убытков.

Дополнительные убытки, пункт 2

6. В пункте 2 признается, что пострадавшая сторона может нести дополнительный ущерб, включая упущенную выгоду, который не компенсируется формулой, содержащейся в пункте 1. В таком случае дополнительный ущерб может быть взыскан по статье 56 (2), если этот дополнительный ущерб можно было бы предвидеть во время заключения договора, как это требуется статьей 55.

Статья 57 *

1) Если договор расторгнут и если имеется рыночная цена на данный товар, сторона, требующая возмещения ущерба, может, если она не основывается на положениях статьи 55 или 56, потребовать разницу между ценой, установленной договором, и рыночной ценой в день расторжения договора.

2) При расчете суммы убытков, согласно пункту 1 настоящей статьи, рыночной ценой, которая должна приниматься во внимание, является цена, существующая в месте, где должна была осуществляться поставка товаров, или, если в этом месте такой рыночной цены не имеется, цена в другом месте, которое служит разумным субститутом, с учетом разницы в расходах по транспортировке товаров.

3) Убытки, упомянутые в пункте 1 настоящей статьи, могут включать дополнительный ущерб, включая упущенную выгоду, если соблюдены условия статьи 55.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 84.

Комментарий

1. В статье 57 излагаются альтернативные средства измерения убытков в случае расторжения договора.

* Австрия выразила оговорку в отношении этой статьи.

* Австрия и Гана выразили оговорки в отношении этой статьи.

Основная формула, пункты 1 и 2

2. В случае расторжения договора обе стороны освобождаются от дальнейшего выполнения своих обязательств [93], и может быть потребовано возвращение того, что уже было поставлено [94]. Поэтому обычно предполагается, что покупатель купит заменяющий товар или что продавец перепродаст товар другому покупателю. Обычно предполагается, что в таком случае размер ущерба должен составлять разницу между договорной ценой и ценой перепродажи или перекупки, как предусмотрено статьей 56.

3. Статья 57 позволяет использовать данную формулу, даже если перепродажа или перекупка в действительности не имели места или если невозможно определить, каким является договор о перепродаже или перекупке, заключенный вместо расторгнутого договора [95]. Однако применение статьи 57 не ограничивается данными случаями и может применяться по усмотрению пострадавшей стороны в любое время, когда договор расторгнут и имеется текущая цена на товар.

4. Цена, которая должна использоваться при исчислении убытков согласно статье 57, является текущей ценой на дату расторжения договора, существующей в месте, где должна была осуществляться передача товара.

5. Место, где должна была осуществляться передача товара, определяется путем применения статьи 15. В частности, если договор о продаже предусматривает перевозку товаров, то передача осуществляется на месте путем сдачи товаров первому перевозчику для передачи покупателю, в то время как согласно договорам о перевозке товаров в установленное место передача осуществляется в указанном месте.

6. «Рыночная цена» — это цена на товары, описанные в договоре, в договоренном количестве. Хотя понятие «рыночная цена» не предусматривает наличия официальной и неофициальной биржевой котировки, отсутствие такой биржевой котировки ставит под сомнение существование «рыночной цены» на товары.

7. «Если такой рыночной цены не имеется» в месте, где должна была осуществляться сдача товаров, то применяется цена, существующая «в другом месте, которое служит разумным субститутом, с учетом разницы в транспортных расходах».

Дополнительные убытки, пункт 3

8. В пункте 3 признается, что пострадавшая сторона может нести дополнительный ущерб, включая упущенную выгоду, который не компенсируется формулами, содержащимися в пунктах 1 и 2. В таких случаях дополнительный ущерб может быть взыскан по статье 57 (3), если этот дополнительный ущерб можно было предвидеть во время заключения договора, как это требуется статьей 55.

Пример 57 A. Договорная цена составляла 50 000 долларов каф. Продавец расторгнул договор ввиду существенного нарушения договора покупателем. Текущая цена на дату расторжения договора на товары, оговоренные контрактом, в месте, где товары, должны быть переданы первому перевозчику, составляла 45 000 долларов. Согласно статье 57, убытки продавца составили 5000 долларов.

Пример 57 B. Договорная цена была 50 000 долларов каф. Покупатель расторгнул договор, так как продавец не поставил товары. Текущая цена на дату расторжения договора на товары, оговоренные контрактом, на месте, где товары должны быть переданы первому перевозчику, составляла 53 000 долларов. Дополнительные расходы покупателя, вызванные нарушением договора продавцом, составили 2500 долларов. Согласно статье 57, убытки покупателя составили 5500 долларов.

Статья 58 *

Если нарушение договора заключается в просрочке в уплате цены, продавец в любом случае будет иметь право на проценты на неуплаченную в срок сумму по ставке, равной официальной учетной ставке страны, в которой продавец имеет свое коммерческое предприятие, плюс один процент, но причитающиеся ему проценты не должны быть меньше ставки, применяемой к необеспеченным краткосрочным коммерческим кредитам в стране, где продавец имеет свое коммерческое предприятие.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 83.

ДРУГИЕ ПРОЕКТЫ КОНВЕНЦИЙ ЮНСИТРАЛ

Проект единообразного закона о международных переводных векселях и о международных простых векселях, статья 67 (A/CN.9/99, пункты 36—40).

Комментарий

1. В статье 58 излагается правило расчета минимального размера убытков, которые могут быть

[93] Статья 51 (1).

[94] Статья 51 (2). Если договор предусматривает поставку товара отдельными партиями, статья 48 (2) допускает возможность расторжения договора и предъявления требования возвращения того, что уже было поставлено, только если в силу их взаимосвязи уже осуществленные поставки не могут быть использованы для целей, предусмотренных сторонами при заключении договора.

[95] Если продавец имеет ограниченные запасы данного товара или если покупатель не испытывает большой необходимости в таком товаре, то в зависимости от случая можно предположить, что продавец перепродал свой товар или что покупатель перекупил его. Однако если пострадавшая сторона постоянно выходит на рынок для приобретения товара упомянутого типа, то будет трудно или невозможно определить, какой из многих договоров о купле или продаже является договором, заменяющим нарушенный договор. В таком случае применение статьи 56 будет невозможным, а статья 57 может быть в особенности полезной.

* Австрия и Гана выразили оговорки в отношении этой статьи.

возмещены продавцом, если нарушение договора заключается в просрочке в уплате цены [96]. В таком случае продавец имеет право получить либо 1) учетную ставку в стране, где расположено его предприятие, плюс один процент, либо 2) ставку, применяемую к необеспеченным краткосрочным коммерческим кредитам в этой стране, в зависимости от того, какая из них является более высокой.

2. Это правило об убытках является исключением из правила, изложенного в статье 55, которое гласит, что потерпевшая сторона получает обратно «сумму, равную ущербу», поскольку продавцу не нужно доказывать, что просрочка в уплате цены причинила ему какой-либо ущерб. В целях определения убытков предполагается, что сторона, которой в надлежащее время не выплачивается задолженность, теряет сумму, равную процентам, которые она должна была бы выплатить, если бы она заняла сумму, равную неуплаченной сумме. По этой причине причитающиеся проценты определяются, исходя из текущей ставки в стране, где расположено предприятие продавца. Статья 6 *a* предусматривает, что, если предприятия продавца расположены более чем в одном государстве, его предприятием считается предприятие, которое имеет наиболее близкое отношение к договору и его исполнению.

3. Тот факт, что продавец должен платить по официальной учетной ставке плюс один процент или ставку, применяемую к необеспеченному краткосрочному коммерческому кредиту, свидетельствует о том, что покупатель будет мало или вовсе не заинтересован в просрочке платежа, с тем чтобы воспользоваться процентной ставкой, которая является ниже ставки, по которой ему пришлось бы брать заем. Наличие двух альтернатив также способствует тому, что формула расчета процентов сможет применяться в тех странах, в которых нет официальной учетной ставки.

4. Формула процентной ставки, изложенная в статье 58, может применяться продавцом «при всех обстоятельствах». Из этого ясно вытекает, что, согласно статье 55, продавец может требовать возмещения любого другого ущерба, сверх и помимо утери процентов, если он сможет доказать, что такая утеря вызвана просрочкой в уплате цены.

Статья 59

Сторона, ссылающаяся на нарушение договора, должна принять такие меры, которые могут быть разумными при существующих обстоятельствах, для уменьшения потерь, включая упущенную выгоду, вытекающих из нарушения договора. Если она не принимает таких мер, то нарушившая договор сторона может потребовать сокращения возмещаемых убытков на сумму, на которую они могли быть уменьшены.

[96] Это же правило применимо в том случае, когда продавец обязан возместить цену согласно статье 54 (1).

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 88.

Комментарий

1. Статья 59 требует, чтобы сторона, ссылающаяся на нарушение договора, принимала такие меры, которые могут быть разумными при существующих обстоятельствах, для уменьшения потерь, включая упущенную выгоду, вытекающих из нарушения договора.

2. Статья 59 является одной из нескольких статей, в которых говорится об обязанности потерпевшей стороны перед стороной, нарушившей договор [97]. В этом случае пострадавшая сторона должна принять меры для уменьшения потерь, которые она понесет в случае нарушения договора, с тем чтобы сократить убытки, возмещения которых она потребует согласно статье 26 (1 *b*) или 42 (1 *b*). «Если она не принимает таких мер, то нарушившая договор сторона может потребовать сокращения возмещаемых убытков на сумму возможного уменьшения».

3. Следует отметить, что статья 59 применяется только в отношении обязанности потерпевшей стороны уменьшить свои потери. Она не требует от нее выбора средства, которое было бы наименее дорогостоящим для стороны, нарушившей договор, или применения формулы расчета убытков согласно статьям 55, 56 или 57, что привело бы к наименьшей сумме убытков [98]. Если в отношении нарушения договора применяются два или более способов или формул расчета убытков, пострадавшая сторона может выбрать наиболее благоприятный для себя вариант. Однако следует отметить, что пострадавшая сторона может потребовать поставки заменяющих товаров или в большинстве случаев объявить о расторжении договора с последующим выбором формулы расчета убытков только в том случае, если имело место существенное нарушение договора [99].

4. Обязанность уменьшить потери действует и в случае ожидаемого нарушения договора, согласно статье 49, а также нарушения обязательства, которое в настоящее время подлежит выполнению. Если ясно, что одна из сторон совершит существенное нарушение договора, другая сторона не может ожидать наступления даты исполнения договора, прежде чем объявлять о расторжении договора и принимать меры для уменьшения потерь, вытекающих из нарушения договора, путем перекупки, перепродажи товаров или другим способом. Использование процедуры, из-

[97] Согласно статьям 60—63, сторона, владеющая товаром, при некоторых обстоятельствах обязана сохранить этот товар и продать его в интересах стороны, которая нарушила договор, несмотря на то что риск лежит на нарушившей договор стороне.

[98] См. пункт 9 комментария к статье 27.

[99] В статьях 27 (2), 30 (1), 32, 45 (1), 47 (3), 48 и 49 предусматривается поставка заменяющего товара или расторжение договора. Сторона, расторгнувшая договор, может рассчитать сумму своих убытков согласно статьям 55, 56 *или* 57 по своему усмотрению.

ложенной в статье 47, если она применима, будет являться разумной мерой, даже если это может задержать расторжение договора, а также перекупку, перепродажу товаров или принятие других мер по сравнению с датой, когда такие действия в иных условиях были бы необходимы.

Пример 59 А. Договор предусматривал, что к 1 декабря продавец должен поставить 100 станков на общую сумму 50 000 долларов. 1 июля он письменно уведомил покупателя, что ввиду повышения цен, которое, очевидно, будет продолжаться до конца года, он не будет поставлять станки, если покупатель не согласится уплатить 60 000 долларов. Покупатель ответил, что он будет настаивать, чтобы продавец поставил станки по договорной цене в 50 000 долларов. 1 июля и в течение разумного времени после этой даты цена, о которой покупатель мог бы договориться с другим продавцом о поставке товара 1 декабря, составляла 56 000 долларов. 1 декабря покупатель произвел перекупку товаров на 61 000 долларов для поставки их 1 марта. В связи с задержкой в получении станков покупатель понес дополнительные потери в размере 3000 долларов.

В данном примере покупатель может возместить убытки только на сумму 6000 долларов, то есть размер потерь, которые он понес бы, если бы он произвел перекупку 1 июля или в разумное время после этой даты, а не 14 000 долларов — общая сумма потерь, которые он понес, дожидаясь 1 декабря для перекупки товара.

Пример 59 В. Вскоре после получения письма продавца от 1 июля в примере 59 А, согласно статье 47, покупатель потребовал от продавца соответствующих гарантий исполнения договора, как предусмотрено, 1 декабря. Продавец не смог предоставить гарантий в пределах разумного срока, указанного покупателем. Покупатель немедленно произвел перекупку товара по текущей цене в 57 000 долларов. В этом случае покупатель может возместить ущерб на сумму 7000 долларов, а не 6000 долларов, как в примере 59 А.

РАЗДЕЛ V. СОХРАНЕНИЕ ТОВАРА

Статья 60

Если покупатель просрочивает приемку товаров и продавец владеет товарами или иным образом в состоянии осуществлять контроль над товарами, продавец должен принять разумные при существующих обстоятельствах меры по их сохранению. Он может удерживать товары до тех пор, пока покупатель не возместит ему понесенные им разумные расходы.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 91.

Комментарий

Если покупатель задерживает приемку товара или уплату цены, а продавец физически владеет товаром или в состоянии контролировать передачу товара, которым владеет третья сторона, уместно требовать от продавца предпринять разумные шаги для сохранения товара в интересах покупателя. Также целесообразно, чтобы продавец «мог удерживать» [товар] «до тех пор, пока покупатель не возместит ему понесенные им разумные расходы», как предусматривается в статье 60.

Пример 60 А. В договоре предусматривается, что покупатель обязан принять товар [100] на складе продавца в течение октября месяца. Продавец осуществил поставку 1 октября, передав товар в распоряжение покупателя [101]. 1 ноября, в день, когда покупатель нарушил свое обязательство по принятию поставки, и в день, когда риск убытка перешел на покупателя [102], продавец переместил товар в ту часть склада, которая менее всего соответствовала хранению такого товара. Покупатель принял поставку товара 15 ноября, когда товару был нанесен ущерб в результате непригодности той части склада, куда был перемещен товар. Несмотря на то что риск убытка перешел на покупателя 1 ноября, продавец несет ответственность за ущерб товару, который был причинен между 1 ноября и 15 ноября в силу нарушения своего обязательства сохранить товар.

Пример 60 В. Договор предусматривал поставку товара на условиях каф. Покупатель незаконно не оплатил вексель, когда он ему был представлен. В результате коносамент и другие документы, касающиеся товара, не были переданы покупателю. В статье 60 предусматривается, что в этом случае продавец, который может контролировать передачу товара за счет обладания коносаментом, обязан сохранить товар, когда последний выгружается в порту назначения [103].

Статья 61

1) Если товары получены покупателем и он намерен отказаться от них, он должен принять разумные при существующих обстоятельствах меры для обеспечения сохранности товаров. Он имеет право удерживать товары до тех пор, пока продавец не возместит ему понесенные им разумные расходы.

2) Если товары, отгруженные покупателю, были переданы в его распоряжение в месте назначения и покупатель осуществляет свое право отказаться от них, он должен вступить во владение ими от имени 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 товаров находятся продавец или лицо, уполномоченное позаботиться о товарах.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 92.

[100] Обязательство покупателя принять поставку изложено в статье 41.
[101] См. статьи 15 *b* и 15 *c*.
[102] Статья 66 (2).
[103] Сравни с примером 61 С.

Комментарий

1. В статье 61 устанавливается обязательство покупателя сохранить товар, от которого он намерен отказаться.

2. В пункте 1 предусматривается, что если товар был получен покупателем и покупатель намерен отказаться от него, то он должен принять разумные меры для сохранения товара. Покупатель может удерживать товар до тех пор, пока продавец не возместит ему понесенные им разумные расходы.

3. В пункте 2 предусматривается такой результат в случае, когда товар, отгруженный покупателю, передан в его распоряжение в месте назначения и он осуществляет свое право отказаться от него[104]. Однако, поскольку покупатель материально не располагает товаром в тот момент, когда он осуществляет свое право отказаться от товара, не ясно, следует ли требовать от покупателя, чтобы он вступил во владение товаром от имени продавца. Поэтому в пункте 2 указывается, что он должен вступить во владение товаром лишь в том случае, «если только это может быть сделано без уплаты цены и без неразумных неудобств или расходов», и лишь в том случае, если продавец или лицо, уполномоченное распоряжаться товаром от его имени, отсутствуют в месте назначения.

4. Пункт 2 применим лишь в том случае, если товары, отгруженные покупателю, «были переданы в его распоряжение в месте назначения». Поэтому покупатель обязан вступить во владение товарами лишь в том случае, если товары физически прибыли в место назначения до отказа покупателя от данных товаров. Покупатель не обязан вступать во владение товарами в соответствии с пунктом 2, если до прибытия товаров он отказывается от принятия грузовых документов, потому что они указывают на то, что данные товары не соответствуют условиям договора.

Пример 61 A. После того как товар был получен покупателем, он отказался от него на том основании, что данный товар не соответствует условиям договора. Покупатель обязан в соответствии со статьей 61 (1) сохранить товар для продавца.

Пример 61 B. Товар был отгружен покупателю по железной дороге. До вступления во владение товаром покупатель, проверив товар, пришел к выводу, что имеет место существенное нарушение договора в том, что касается качества товара. Далее покупатель имеет право аннулировать договор в соответствии со статьей 30 (1 *a*); в силу статьи 61 (2) он обязан вступить во владение товаром и сохранить его при условии, что это может быть осуществлено без уплаты цены и без неудобств или расходов, превышающих разумные пределы, и при условии, что продавец или лицо, уполномоченное вступить во владение товаром от его имени, отсутствуют в месте назначения.

Пример 61 C. В договоре предусматривается поставка товара на условиях каф. Когда вексель представлен покупателю, он не оплачивает его, поскольку сопроводительная документация не соответствует условиям договора купли-продажи. В этом случае покупатель не обязан вступать во владение товаром по двум причинам: если товар не прибыл и не поступил в его распоряжение в месте назначения в тот момент, когда покупатель отказывается оплатить вексель, положения статьи 61 (2) не применимы вообще. Даже если статья 61 (2) применима, поскольку покупатель может вступить во владение товаром, лишь оплатив вексель, в соответствии со статьей 61 (2) от него нельзя требовать вступления во владение товаром и сохранения его[105].

Статья 62

Сторона, которая обязана принять меры для обеспечения сохранности товаров, может сдать их на склад третьего лица за счет другой стороны, если только связанные с этим расходы не превышают разумных пределов.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 93.

Комментарий

1. В статье 62 стороне, которая обязана принять меры для обеспечения сохранности товара, разрешается выполнить обязательство, передав товар на склад третьей стороны. Склад должен соответствовать хранению данного вида товара, а расходы по хранению должны быть разумными.

Статья 63

1) Сторона, обязанная принять меры для обеспечения сохранности товаров в соответствии с положениями статей 60 или 61, может продать их любыми соответствующими способами, если другая сторона неразумно задержала приемку товаров или их получение обратно или оплату расходов по хранению и при условии, что другой стороне было дано извещение о намерении продать товары.

2) Если товары подвергаются возможности утраты или скорой порчи или если их сохранение влечет за собой неразумные расходы, то сторона, которая должна сохранять товары в соответствии с положениями статей 60 и 61, обязана принять разумные меры для их продажи и, по возможности, дать извещение о своем намерении продать товары.

3) Сторона, продающая товары, имеет право удержать из выручки от продажи сумму, равную

[104] В пункте 2 говорится лишь о том, что покупатель «должен вступить во владение [товаром] от имени продавца». После вступления покупателя во владение из пункта 1 возникает обязанность сохранять товар.

[105] Сравни с примером 60 B.

разумным расходам по сохранению и продаже товаров, а остаток она должна передать другой стороне.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статьи 94 и 95.

Комментарий

1. В статье 63 предусматривается право продажи товара стороной, которая обязана сохранить его.

Право продать, пункт 1

2. Согласно пункту 1, право продать товар возникает, когда имеет место разумная задержка другой стороной вступления во владение товаром или принятия его обратно или оплаты стоимости сохранения.

3. Продажа может быть осуществлена «любыми соответствующими способами» после того, как дано «извещение о намерении продать». В конвенции не указывается, что представляют собой такие соответствующие способы, поскольку условия могут быть разными в различных странах. Для определения того, являются ли способы соответствующими, необходимо сделать ссылку на те способы, которые требуются для продажи товара при аналогичных обстоятельствах в соответствии с законодательством страны, где такая продажа имеет место.

4. Законодательство государства, где происходит продажа товара в соответствии с данной статьей, включая нормы международного частного права, определяет, происходит ли при продаже товара переход действительного правового титула к покупателю, если сторона, продающая товар, не выполнила требований данной статьи [106].

Товары, подвергающиеся возможности утраты, пункт 2

5. Согласно пункту 2, сторона, которая обязана сохранить товары, обязана принять разумные меры для их продажи, если 1) товары подвергаются возможности утраты или скорой порчи или 2) если их сохранение влечет за собой неразумные расходы.

6. Наиболее очевидным примером того, когда товар должен быть, по возможности, продан в результате подверженности гибели или скорой порче, являются свежие фрукты и овощи. Однако понятие «гибель» не ограничивается материальной порчей или гибелью товара, а охватывает также случаи, когда создается угроза того, что товар быстро упадет в цене в результате изменений на рынке.

7. Пункт 2 требует только, чтобы разумные усилия были направлены на то, чтобы продать товары. Это объясняется тем, что товары, подвергающиеся опасности гибели или скорой порчи, может быть трудно или вообще невозможно продать. Аналогичным образом обязанность дать извещение о намерении продать товары существует только в той мере, в какой направить такое извещение является возможным. Если товары быстро портятся, достаточного времени для направления извещения до продажи может не быть.

8. Если сторона, обязанная продать товар в соответствии с этой статьей, не делает этого, она несет ответственность за любую гибель или порчу товара, являющуюся следствием такого бездействия.

Право на возмещение, пункт 3

9. Сторона, продавшая товары, может удержать из выручки от продажи возмещение всех разумных расходов по сохранению и продаже товаров. Она должна отчитаться перед другой стороной за остаток. Если сторона, продавшая товары, имеет другие претензии, возникающие из договора или его нарушения, в соответствии с применимым национальным правом она может иметь право задержать передачу остатка до урегулирования этих претензий.

ГЛАВА VI. ПЕРЕХОД РИСКА

Статья 64

Если риск перешел на покупателя, он обязан уплатить цену, несмотря на утрату или повреждение товаров, если только утрата или повреждение не были вызваны действиями продавца.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 96.

Комментарий

1. Статья 64 является вводной статьей для положений, которые регулируют переход риска, связанного с гибелью товара.

2. Вопрос о том, кто должен нести риск, связанный с гибелью товара,— покупатель или продавец — является одним из наиболее важных вопросов, которые должны быть решены с помощью закона о купле-продаже товаров. Хотя большинство случаев гибели товара будут покрываться страховым полисом, правила, возлагающие риск, связанный с гибелью товара, на продавца или покупателя, определяют, какая сторона должна предъявлять иск к страховщику, какая сторона должна ждать урегулирования, что связано с неудобствами в плане текущих средств, и какая сторона несет ответственность за спасение поврежденных товаров. В тех случаях, когда страхование не было произведено или является недостаточным, вопросы, касающиеся распределения риска, имеют еще более важное значение.

3. Конечно, во многих случаях риск, связанный с гибелью товаров, определяется исходя из положений договора. В частности, такие торговые термины, как фоб, сиф и каф, могут определять момент, когда риск гибели переходит с продавца

[106] Статья 7.

на покупателя [107]. Если в договоре изложены правила определения риска гибели путем применения торговых терминов или любым другим способом, эти правила будут иметь преимущественную силу по отношению к нормам, изложенным в настоящей конвенции [108].

4. В статье 64 говорится о главном последствии перехода риска. После того как риск перешел на покупателя, он обязан уплатить за товары, несмотря на последующую гибель или порчу товаров. Это положение является обратной стороной правила, изложенного в статье 20, согласно которому «продавец несет ответственность... за любое несоответствие, которое существует в момент перехода риска на покупателя».

5. Обязанность покупателя уплатить цену при переходе риска, несмотря на гибель или порчу товара, ограничивается условием, что гибель или порча не были вызваны «действиями продавца». Считается, что гибель или порча вызваны действиями продавца, если это произошло из-за дефекта, который существовал в момент перехода риска, даже если этот дефект был скрытым.

6. Подобным же образом покупатель может быть освобожден от уплаты цены, если гибель или порча имели место вопреки прямо выраженной гарантии, данной продавцом.

Статья 65

1) Если договор купли-продажи предусматривает перевозку товаров и от продавца не требуется их сдача в каком-либо определенном месте назначения, риск переходит на покупателя в момент сдачи товаров первому перевозчику для передачи их покупателю.

2) Если в момент заключения договора товары уже находятся в процессе перевозки, риск переходит на покупателя в момент сдачи товаров первому перевозчику. Однако риск утраты товаров, находившихся во время продажи в процессе перевозки, не переходит на покупателя, если в момент заключения договора продавец знал или должен был знать о том, что товары были утрачены или повреждены, если только он не сообщил об этом обстоятельстве покупателю.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статьи 19, пункт 2, 97, пункт 7, 99 и 100.

Комментарий

1. Статья 65 регулирует переход риска гибели в случаях, когда договор купли-продажи предусматривает перевозку товара или когда товар уже находится в процессе перевозки в момент продажи [109].

Если договор предусматривает перевозку товара, пункт 1

2. Если договор купли-продажи предусматривает перевозку товара и продавец не обязан передать его в определенном месте назначения, риск гибели переходит в момент, когда товар сдается первому перевозчику. Договор купли-продажи предусматривает перевозку товара, если продавец должен или уполномочен отправить товар. Товар передается перевозчику в момент, когда он вступает в физическое владение этим товаром, независимо от того, находится товар на борту судна, которое доставит его покупателю, или нет.

3. Однако, если по договору «франко-строп судна» обязанность продавца состоит в том, чтобы передать товар покупателю в определенном месте, то есть в порту назначения, названном в договоре, риск гибели в таком договоре переходит не по статье 65 (1), а по статье 66 (1).

4. Если товар должен быть доставлен двумя или более перевозчиками, «риск переходит на покупателя в момент сдачи товаров первому перевозчику для передачи их покупателю». Поэтому, если товар перевозится из пункта, расположенного вдали от моря, по железной дороге или на автомобиле к морскому порту, где он должен быть погружен на корабль, риск, связанный с гибелью, переходит в момент сдачи товара железнодорожной или автотранспортной фирме.

5. Важно отметить, что товары должны быть сданы перевозчику «для передачи покупателю». В некоторых случаях товары могут быть сданы для цели выполнения договора о продаже и тем не менее не сдаваться для передачи покупателю. Например, если продавец отгрузил 10 000 тонн пшеницы насыпью с целью выполнить свое обязательство поставить 5000 тонн каждому из двух отдельных покупателей, товары не рассматриваются как сданные «для передачи покупателю». Поэтому статья 65 (1) не будет применяться, и риск перейдет на покупателя в соответствии со статьей 66 (1), «когда товары были переданы в его распоряжение и приняты им», то есть после прибытия товаров в место назначения. Это меняет существующее в некоторых правовых системах правило, согласно которому риск перейдет на обоих покупателей совместно во время отгрузки и любые возможные потери будут распределяться между ними пропорционально.

Товар, находящийся в процессе перевозки, пункт 2

[107] Например, «Инкотермс 1953», фоб, А4 и В2; сиф, А6 и В3; каф, А4 и В2 предусматривают, что риск остается на продавце до тех пор, пока товары не пересекут борт корабля; с этого момента риск несет покупатель.

Использование таких терминов в контракте без особой ссылки на «Инкотермс» или на какое-либо другое подобное определение, а также без включения в договор особого положения, касающегося момента, когда переходит риск, может тем не менее оказаться достаточным для того, чтобы указать этот момент при условии, если суд или арбитраж установит наличие практики. См. пункт 6 комментария к статье 8.

[108] Статья 5.

[109] Статья 67 затрагивает применение статьи 65, если имело место существенное нарушение договора.

6. Если в момент заключения договора купли-продажи товар находился в процессе перевозки, ретроактивно считается, что риск гибели перешел в момент, когда товар был передан первому перевозчику, как указано в пункте 1. Это правило о том, что риск гибели переходит до заключения договора, вытекает из чисто практических соображений. Как правило, трудно или даже невозможно точно определить, в какой момент в действительности произошло повреждение, о котором известно, что оно имело место во время перевозки товара. Гораздо проще считать, что риск гибели перешел в тот момент, когда было известно состояние товара. Кроме того, предъявлять иск к перевозчику и страховой компании, как правило, для покупателя, который физически владеет товаром во время обнаружения потерь или повреждений, более удобно.

7. Это правило ретроактивного перехода риска гибели не применяется, «если в момент заключения договора продавец знал или должен был знать о том, что товары были утрачены или повреждены, если только он не сообщил об этом обстоятельстве покупателю».

Статья 66

1) В случаях, не предусмотренных положениями статьи 65, риск переходит на покупателя с момента, когда товары были переданы в его распоряжение и приняты им.

2) Если товары были переданы в распоряжение покупателя, но не были приняты им или были приняты им с просрочкой и это обстоятельство составляет нарушение договора, риск переходит на покупателя, начиная с последнего момента, когда он мог принять товары, не совершая нарушения договора. Если договор связан с куплей-продажей не идентифицированных к тому времени товаров, товары не считаются переданными в распоряжение покупателя до тех пор, пока они не были ясно идентифицированы как относящиеся к договору.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статьи 97 и 98.

Комментарий

Риск гибели в случаях, не предусмотренных статьей 65, пункт 1

1. Статья 66 (1) регулирует риск гибели во всех случаях, когда статья 65 неприменима [110]. В таком случае «риск переходит на покупателя с того момента, когда товары были переданы в его распоряжение и приняты им».

2. Для того чтобы риск перешел в соответствии со статьей 66 (1), покупатель должен принять товар. Считается, что товар принят, когда покупатель вступает в физическое владение им и товар находится в руках третьего лица, когда имел место соответствующий акт, после которого третье лицо несет ответственность перед покупателем за товар. Такой акт включает передачу оборотного товарораспорядительного документа (например, оборотной складской расписки) или подтверждение третьим лицом того, что оно держит товар в интересах покупателя.

Если покупатель неправомерно не принял товар, пункт 2

3. Поскольку статья 66 (1) переносит риск гибели на покупателя только в тех случаях, когда покупатель принял товар, статья 66 (2) нужна для урегулирования такой ситуации, когда товар предоставлен в распоряжение покупателя, но он неправомерно не принял его. Статья 66 (2) предусматривает, что в подобном случае «риск переходит на покупателя, начиная с последнего момента, когда он мог принять товары, не совершая нарушения договора».

4. Далее в статье 66 (2) говорится, что риск гибели товара, не определенного в договоре ко времени заключения договора, не переходит до тех пор, пока товар ясно не определяется в договоре и пока покупатель не извещается о таком определении. Смысл этого положения заключается в том, чтобы обеспечить невозможность для продавца определить в договоре товар, который был поврежден, после того, как риск гибели должен был бы перейти в соответствии с условиями статьи 66 (1). Следует отметить, что статья 66 (2) не применяется к договорам, предусматривающим перевозку товара. О правиле в отношении таких договоров см. статью 16 (1) и комментарий к ней.

Пример 66 А. Покупатель должен был принять 100 ящиков с транзисторами на складе продавца в течение июля. 1 июля продавец обозначил на 100 ящиках наименование покупателя и поместил их на участок склада, отведенный для товаров, готовых для передачи или отгрузки. 20 июля покупатель принял 100 ящиков. Таким образом, риск гибели перешел на покупателя 20 июля в момент, когда он принял товары.

Пример 66 В. В договоре, описанном в примере 66 А, покупатель принял 100 ящиков только 10 августа. Риск гибели перешел на него в момент окончания рабочего дня 31 июля, то есть в последний момент, когда он мог принять товары, не совершая нарушения договора.

Пример 66 С. Хотя продавец по договору, описанному в примере 66 А, должен был подготовить 100 ящиков для приемки покупателем в любое время в течение июля, до 15 сентября ни один из ящиков не был обозначен наименованием покупателя или идентифицирован каким-либо иным образом. Покупатель принял товар 20 сентября, то есть в разумный срок после получения извещения о наличии товара. Риск гибели перешел на покупателя 20 сентября — в момент, когда покупатель принял товары. Это произошло в результате того, что покупатель не совершил нару-

[110] Статья 67 затрагивает применение статьи 66, если имело место существенное нарушение договора.

шения договора, не приняв товары до 20 сентября, а не в результате того, что указано в примере 66 B.

Статья 67

Если продавец совершил существенное нарушение договора, положения статей 65 и 66 не влияют на имеющиеся у покупателя средства защиты в отношении такого нарушения.

ПРЕЖНИЙ ЕДИНООБРАЗНЫЙ ЗАКОН

ЮЛИС, статья 97, пункт 2.

Комментарий

1. Статья 67 предусматривает, что переход риска гибели, согласно статьям 65 или 66, не затрагивает какие-либо средства защиты покупателя, которые могут возникать из существенного нарушения договора продавцом.

2. Основное значение статьи 67 состоит в том, что покупатель может настаивать на замене товаров в соответствии со статьями 27 или 28 или заявить о расторжении договора, согласно статье 30 (1 *a* или *b*), даже несмотря на то что товар был утерян или поврежден после перехода риска гибели согласно статьям 65 или 66. В этом отношении статья 67 представляет собой исключение из статьи 52 (1), а также статей 65 и 66 в том смысле, что кроме трех особых случаев, изложенных в статье 52 (2), «покупатель утрачивает право заявить о расторжении договора или потребовать от продавца замены товаров, если он лишен возможности возвратить товары в существенной мере в том состоянии, в котором он их получил».

3. Статью 67 следует читать с учетом статей 23 и 30 (2), так как в некоторых примерах покупатель будет терять право заявить о расторжении договора или требовать, чтобы продавец заменил товар, потому что он не принял мер в сроки, требуемые согласно этим статьям.

Пример 67 A. Договор такой же, что и в примере 66 A. Покупатель должен был принять 100 ящиков с транзисторами на складе продавца в течение июля. 1 июля продавец обозначил на 100 ящиках наименование покупателя и поместил их на участок склада, отведенный для товаров, готовых для передачи или отгрузки. 20 июля покупатель принял 100 ящиков и одновременно уплатил цену. Таким образом, согласно статье 66 (1), риск гибели перешел на покупателя 20 июля.

21 июля, до того как покупатель имел возможность произвести осмотр, требуемый по статье 22, 50 из этих ящиков были уничтожены в результате пожара. Когда покупатель произвел осмотр содержимого остальных 50 ящиков, обнаружилось, что транзисторы не соответствуют договору в такой степени, что данное несоответствие представляет собой существенное нарушение договора.

Несмотря на то что покупатель не может возвратить все 100 ящиков вследствие пожара, происшедшего после перехода риска гибели, покупатель может расторгнуть договор и вернуть себе уплаченную цену.

Пример 67 B. Обстоятельства те же, что и в примере 67 A, за исключением того, что покупатель произвел осмотр остальных 50 ящиков с транзисторами лишь шесть месяцев спустя после их получения. В таком случае он, вероятно, не может расторгнуть договор, так как суд, вероятно, постановит на основании статьи 23 (1), что он не дал извещение о несоответствии «в разумный срок после того, как он ... должен был [его] обнаружить», и на основании статьи 30 (2 *b*) он не заявил о расторжении договора «в разумный срок ... после того, как он ... должен был узнать о таком нарушении».

Пример 67 C. Выполняя частично свои обязательства по договору в примере 67 A, 1 июля продавец идентифицировал как относящиеся к данному договору 50 ящиков с транзисторами, а не 100 ящиков, как это требовалось по договору.

5 августа, до того как покупатель принял товар, эти 50 ящиков были уничтожены при пожаре на складе продавца. Несмотря на то что риск гибели в отношении этих 50 ящиков перешел на покупателя в момент окончания рабочего дня 31 июля [111], если идентификация как относящихся к договору только 50 ящиков вместо 100 ящиков представляла собой существенное нарушение договора, покупатель все же может заявить о расторжении договора на основании статьи 67. Однако он должен сделать это «в разумный срок ... после того, как он узнал или должен был узнать» о данной нехватке, так как в противном случае он утратит право заявить о расторжении договора на основании статьи 30 (2 *b*).

Пример 67 D. Хотя продавец в договоре, описанном в примере 67 A, должен был подготовить 100 ящиков для приемки покупателем в любое время в течение июля, до 15 сентября ни один из ящиков не был обозначен наименованием покупателя или идентифицирован каким-либо иным образом. Покупатель принял товар 20 сентября. Как указывалось в примере 66 C, риск гибели перешел на покупателя 20 сентября, то есть в то время, когда покупатель принял товар.

23 сентября товар был поврежден не по вине покупателя. Если задержка в предоставлении товара продавцом в распоряжение покупателя равносильна существенному нарушению договора, то, согласно статье 67, ущерб, причиненный товару после перехода риска гибели, не препятствует тому, чтобы покупатель заявил о расторжении договора. Однако в соответствии со статьей 30 (2 *a*) существует вероятность, что суд решит, что, поскольку покупатель принял товар, увезя его со склада продавца, он утратил право заявить о расторжении договора вследствие того, «что он не сделал этого в разумный срок... после того, как он [узнал] о том, что поставка осуществлена».

[111] См. пример 66 B.

Пример 67 Е. Договор аналогичен договору в примере 67 А, за исключением того, что продавец должен был отправить товар на условиях фоб в течение июля. Товар был отгружен с опозданием, 15 сентября. Согласно статье 65 (1), риск гибели перешел 15 сентября.

17 сентября товар был поврежден при перевозке. 19 сентября об обоих фактах — об отгрузке товара 15 сентября и о повреждении его 17 сентября — было сообщено покупателю. Если задержка в доставке представляла собой существенное нарушение договора, то эти факты позволяют покупателю расторгнуть договор, если он сделает это «в разумный срок... после того, как он узнал о том, что поставка осуществлена» [112], причем при данных обстоятельствах этот срок, без сомнения, будет очень коротким.

[112] Статья 30 (2 *a*).

4. Перечень соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Записка Генерального секретаря: проект комментария к проекту конвенции о международной купле-продаже товаров . .	A/CN.9/WG.2/WP.22
Предварительная повестка дня и аннотации	A/CN.9/WG.2/WP.24
Замечания и предложения наблюдателя Норвегии по проекту конвенции о международной купле-продаже товаров, утвержденному или отложенному для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой на ее первых шести сессиях	A/CN.9/WG.2/WP.25
Доклад Редакционной группы:	
Часть I. Основные положения.	
Глава I. Сфера применения	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.1 и Add.1—8
Проект доклада Рабочей группы, Женева, 5—16 января 1976 года	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.2 и Add.1 и 2.

II. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

1. Доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее четвертой сессии (Нью-Йорк, 2—12 февраля 1976 года) (A/CN.9/117)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—7
ПРЕНИЯ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ	8—116
A. Исковая давность (статья 79)	11—30
B. Утраченные векселя (статьи 80—86)	31—58
C. Сфера применения; форма (статьи 1—3)	59—79
D. Толкование (статьи 4—11)	80—116
1. Общие положения	80—87
2. Толкование требований к форме	88—111
3. Заполнение незаполненного векселя	112—116
БУДУЩАЯ РАБОТА	117—118

ВВЕДЕНИЕ

1. В соответствии с решениями Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) Генеральный секретарь подготовил «Проект единообразного закона о международных переводных и международных 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 попросила, чтобы вышеупомянутый проект единообразного закона был представлен Рабочей группе, и поручила Рабочей группе подготовить окончательный проект [2].

2. Рабочая группа провела свою первую сессию в Женеве в январе 1973 года. На этой сессии Рабочая группа рассмотрела статьи проекта единообразного закона, касающиеся передачи и переуступки (статьи 12—22), прав и обязанностей сторон, подписавших документ (статьи 27—40), и определения прав «держателя» и «пользующегося правом на защиту держателя» (статьи 5, 6 и 23—26) [3].

3. Вторая сессия Рабочей группы состоялась в Нью-Йорке в январе 1974 года. На этой сессии Рабочая группа продолжила рассмотрение статей проекта единообразного закона, касающихся прав и обязанностей сторон, подписавших документ (статьи 41—45), и рассмотрела статьи, касающиеся предъявления, отказа в акцепте или платеже и регресса, включая юридические последствия протеста и уведомления об отказе в акцепте или платеже (статьи 46—62) [4].

4. Третья сессия была проведена в Женеве в январе 1975 года. На этой сессии Рабочая группа продолжила рассмотрение статей, касающихся уведомления об отказе в акцепте или платеже (статьи 63—66). Группа также рассмотрела положения, касающиеся суммы, причитающейся держателю и стороне, ответственной во вторую очередь, которая акцептует и оплачивает документ (статьи 67 и 68), и положения, касающиеся обстоятельств, в которых сторона освобождается от ответственности (статьи 69—78) [5].

---

[1] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии, *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), ЮНСИТРАЛ, доклад о четвертой сессии (1971 год), пункт 35 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, A). Краткая справка об истории этого вопроса до четвертой сессии Комиссии дана в документе A/CN.9/53, пункты 1—7; доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии, *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), ЮНСИТРАЛ, доклад о пятой сессии (1972 год), пункт 61 (2 *c*) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, A).

[2] ЮНСИТРАЛ, доклад о пятой сессии (1972 год), пункт 61 (1 *a*).

[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 Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее второй сессии (Нью-Йорк, 7—18 января 1974 года), A/CN.9/86 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, II, 1).

[5] Доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее третьей сессии (Женева, 6—17 января 1975 года), A/CN.9/99 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, II, 1).

5. Рабочая группа провела свою четвертую сессию в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке со 2 по 12 февраля 1976 года. Рабочая группа состоит из следующих восьми членов Комиссии: Египет, Индия, Мексика, Нигерия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик и Франция. За исключением Египта, все члены Рабочей группы были представлены. На сессии также присутствовали наблюдатели от следующих членов Комиссии: Австрии, Аргентины, Болгарии, Венгрии, Кении, Федеративной Республики Германии и Филиппин, а также наблюдатели от Международного валютного фонда, Гаагской конференции по международному частному праву, Международной торговой палаты и Европейской банковской федерации.

6. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель . . . . . г-н Рене Робло (Франция)
Докладчик . . г-н Роберто Мантилья-Молина (Мексика)

7. На рассмотрении Рабочей группы находились следующие документы: предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.IV/WP.5); проект единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях и комментарий (A/CN.9/WG.IV/WP.2) [6]; проект текста статьи 79 единообразного закона (A/CN.9/WG.IV/CRP.9); доклад Рабочей группы о работе ее первой сессии (A/CN.9/77) [7]; доклад Рабочей группы о работе ее второй сессии (A/CN.9/86) [8]; доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (A/CN.9/99) [9].

ПРЕНИЯ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ

8. Как это имело место на предыдущих сессиях, Рабочая группа решила сосредоточить свою работу на существе проекта единообразного закона и просить Секретариат подготовить пересмотренный вариант проекта тех статей, в отношении которых проведенное Группой обсуждение выявило желательность изменений, касающихся существа или стиля.

9. В ходе этой сессии Рабочая группа рассмотрела статьи 79—86 и статьи 1—11 проекта единообразного закона. Тем самым Группа завершила первое чтение проекта единообразного закона. Резюме прений Группы и ее выводы изложены в пунктах 11—116 настоящего доклада.

10. При закрытии сессии Рабочая группа выразила признательность представителям международных банковских и торговых организаций, являющихся членами Исследовательской группы ЮНСИТРАЛ по международным платежам, за помощь, которую они оказали Группе и Секретариату. Группа выразила надежду, что члены Исследовательской группы будут продолжать оказывать услуги и делиться опытом на последующих этапах разработки данного проекта.

A. *Исковая давность*

Статья 79

«1) Право на предъявление иска по векселю не может быть осуществлено

a) в отношении акцептанта, векселедателя или его поручителя по истечении четырех лет;

b) в отношении индоссанта, трассанта или его поручителя по истечении двух месяцев.

Оба эти периода времени далее именуются «сроком исковой давности».

2) Течение срока исковой давности начинается с момента возникновения этого права.

3) *a*) Иск держателя против акцептанта, векселедателя, индоссанта или его поручителя возникает с момента подачи протеста. В тех случаях, когда протест необязателен, такой иск возникает с момента отказа в случае отказа в акцепте и с момента наступления срока в случае отказа в платеже, за исключением того, что в случае, указанном в статье 61 2 *b*, иск возникает по истечении 30 дней после срока платежа или в случае векселя, подлежащего оплате по предъявлении, по истечении 30 дней после крайнего срока представления к уплате;

b) иск индоссанта, трассанта или их поручителя против акцептанта или его поручителя возникает с момента принятия векселя и уплаты по нему;

c) иск индоссанта или его поручителя против индоссанта, трассанта или их поручителя возникает с момента принятия векселя и уплаты по нему.

4) В тех случаях, когда сторона, получившая право предъявить иск, до истечения срока давности совершает любые действия, которые в соответствии с законодательством страны, в которой сторона, несущая ответственность, обычно проживает или имеет предприятие, имеют следствием приостановление или возобновление срока исковой давности, срок исковой давности приостанавливается или возобновляется, в зависимости от обстоятельств.

5) В тех случаях, когда сторона, которой предъявлен иск, до истечения срока исковой давности совершает любые действия, которые в соответствии с законодательством страны, в которой эта сторона обычно проживает или имеет предприятие, имеют следствием признание ответственности этой стороны по векселю, срок исковой давности возобновляется.

---

[6] Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 2.
[7] Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 1.
[8] Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, II, 1.
[9] Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, II, 1.

6) В любом случае направление до истечения срока исковой давности письменного уведомления, подписанного и датированного стороной, получившей право предъявить иск другой стороне, уведомляющего,

a) что оно направляется в соответствии со статьей 79, и

b) что по нему требуется уплата,

имеет следствием прекращение течения срока исковой давности в пользу стороны, которой предъявлен иск, с момента отправки этого уведомления.

7) В тех случаях, когда в результате обстоятельств, которые не зависят от стороны, получившей право предъявить иск, и которых она не могла ни избежать, ни предупредить, эта сторона была лишена возможности прекратить или возобновить срок исковой давности, срок исковой давности:

a) в случае приобретения права на предъявление иска акцептанту и его поручителям продлевается, с тем чтобы не закончиться до истечения шести месяцев с момента прекращения соответствующих обстоятельств, или

b) в случае приобретения права на предъявление иска индоссанту, трассанту или их поручителю возобновляется.

8) Прекращение возобновления срока исковой давности применяется лишь к стороне, в отношении которой срок исковой давности был прерван».

11. В этой статье вводятся специальные нормы в отношении срока, в пределах которого может быть возбужден иск по векселю. В соответствии со статьей 79 возбуждение исков против стороны, несущей главную ответственность (акцептант или векселедатель), ограничено во времени четырьмя годами и против сторон, ответственных во вторую очередь (индоссанты, поручители и трассант),— двумя месяцами. Течение срока исковой давности начинается с момента возникновения такого права. В пункте 3 содержатся положения в отношении того, когда возникает право на иск в отношении ответственной стороны. В пунктах 4—6 содержатся правила о приостановлении и возобновлении течения срока исковой давности. В пункте 7 рассматривается особый случай непреодолимой силы.

12. Рабочая группа рассмотрела три возможных подхода в отношении срока исковой давности для вобуждения исков по векселю:

a) не включать в единообразный закон специальных положений в отношении международного оборотного документа и оставить этот вопрос для регулирования в соответствии с национальным законом;

b) включить в единообразный закон подробные положения в соответствии с направлениями предлагаемой статьи 79;

c) предусмотреть в единообразном законе только срок или сроки, в течение которых может быть предъявлен иск, и время начала течения срока исковой давности аналогично статьям 70 и 71 Женевского единообразного закона о переводных и простых векселях.

13. Рабочая группа придерживается мнения, что в интересах единообразия в единообразный закон следует включить специальные положения, касающиеся срока, в течение которого может быть предъявлен иск, и времени начала течения такого срока. Группа согласилась с тем, что было бы нереально принимать специальные правила, регулирующие такие вопросы, как приостановление и перерыв срока давности.

Иск держателя против акцептанта, трассанта и их поручителя

a) *Продолжительность срока исковой давности*

14. Имелось общее мнение о том, что предлагаемый в статье 79 срок продолжительностью четыре года приемлем.

15. Один представитель высказался за срок продолжительностью три года и зарезервировал свою позицию.

b) *Время начала течения срока*

16. Рабочая группа согласилась с тем, что в отношении векселя, подлежащего оплате в определенное время, течение срока должно начинаться в момент наступления срока платежа.

17. В отношении векселя, подлежащего оплате по требованию, Рабочая группа рассмотрела несколько возможных вариантов:

i) дата выдачи документа;

ii) день, следующий за днем совершения векселя;

iii) дата акцепта векселя;

iv) первый день, когда держатель может потребовать платежа в соответствии с условиями векселя; и

v) дата, когда вексель был представлен к оплате.

18. Группа не смогла прийти к единому мнению относительно времени начала течения срока исковой давности в отношении исков, связанных с векселем, платеж по которому осуществляется по предъявлению. Согласно одной точке зрения, основание для возбуждения иска против акцептанта векселя или векселедателя должно возникать в момент, когда вексель, подписанный акцептантом или векселедателем, выдается ремитенту. В соответствии с другой точкой зрения основание для возбуждения иска против акцептанта или векселедателя возникает в момент, когда предъявляется требование об уплате по векселю и имеет место отказ в платеже. В соответствии с еще одной точкой зрения основание для возбуждения иска возникает в день совершения векселя, од-

нако срок исковой давности не должен включать день начала срока исковой давности; поэтому в проекте единообразного закона должно содержаться общее положение, аналогичное статье 73 Женевского единообразного закона о переводных и простых векселях.

19. По мнению большинства, должны быть идентичные правила и идентичный результат в отношении векселя, оплачиваемого в определенное время, и векселя, оплачиваемого по предъявлению, а датой начала течения срока исковой давности должна быть дата наступления срока платежа. Датой наступления срока платежа по векселю, уплачиваемому по первому предъявлению, должна быть дата представления векселя к оплате.

20. Рабочая группа согласилась с тем, что если в течение одногодичного срока простой вексель, подлежащий оплате по предъявлению, или акцептованный переводной вексель, подлежащий оплате по предъявлению, установленному в статье 53 *e*, не представлен к оплате, то датой, от которой должно начинаться исчисление четырех лет, является день, когда истек годовой срок, в течение которого должно быть осуществлено представление к платежу.

Иск держателя против индоссанта и трассанта

a) *Продолжительность срока исковой давности*

21. Рабочая группа сочла, что срок исковой давности в отношении иска держателя против предыдущих сторон, владевших документом, должен быть таким же, как и срок исковой давности в отношении иска держателя против акцептанта, то есть четыре года.

b) *Время начала течения срока исковой давности*

22. Было достигнуто общее согласие о том, что в отношении иска держателя против сторон, несущих ответственность во вторую очередь, период продолжительностью в четыре года должен исчисляться в отношении всех этих сторон с даты, когда эта сторона впервые стала ответственной по данному документу. Понимается, что в случае отказа в акцепте векселя или неплатежа по нему этой датой является день, когда данный документ был надлежащим образом опротестован. В тех случаях, когда протест необязателен, датой считается день, когда имел место отказ от акцепта или по векселю.

Иск стороны, несущей ответственность во вторую очередь

a) *Продолжительность срока исковой давности*

23. Рабочая группа согласилась с тем, что срок исковой давности в отношении иска индоссанта против индоссанта или трассанта должен быть четыре года. Однако Группа сочла, что в отношении иска индоссанта или векселедателя переводного векселя против акцептанта или индоссанта простого векселя против векселедателя иск может быть возбужден в течение одного года, начиная со дня, когда индоссант или векселедатель представил и оплатил переводной или простой вексель, или начиная с того дня, когда против них самих был возбужден иск. Такая норма предупредит несправедливость по отношению к стороне, несущей ответственность во вторую очередь в тех редких случаях, когда против нее будет возбужден иск в конце четырехгодичного периода.

b) *Время начала течения срока исковой давности*

24. Рабочая группа сочла, что четырехлетний срок должен исчисляться таким же образом, как и срок в отношении иска держателя против сторон, несущих ответственность во вторую очередь. Датой начала дополнительного годичного срока должна считаться дата, указанная выше, в пункте 23.

Общее положение о времени начала истечения срока исковой давности

25. Рабочая группа просила Секретариат рассмотреть при разработке статьи 79 в свете своих выводов вопрос о том, будет ли практически возможно заменить подробные нормы в отношении времени, с которого должен исчисляться срок исковой давности, общей нормой, в соответствии с которой срок исковой давности будет исчисляться с даты, когда сторона стала нести основную ответственность за платеж по документу.

Приостановление и перерыв срока исковой давности

26. Рабочая группа признала, что в некоторых правовых системах срок исковой давности может быть приостановлен или прерван действием кредитора или должника. Группа рассматривала два вопроса:

a) следует ли в единообразном законе предусматривать специальные положения в отношении причин и последствий приостановления и перерыва исков по международному векселю и обстоятельств непреодолимой силы; и

b) если на вопрос *a* будет дан отрицательный ответ и данный вопрос, следовательно, будет оставлен на усмотрение национального права, то должен ли единообразный закон содержать специальное положение в этой связи.

27. В отношении вопроса *a* Рабочая группа придерживалась мнения, что вопрос, касающийся причин и последствий приостановления и перерыва, представляет собой сложные проблемы, которые не могут быть надлежащим образом рассмотрены в рамках единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях, и должен быть оставлен на усмотрение национального права.

28. В отношении вопроса *b* Рабочая группа согласилась, что прямая ссылка на национальный

закон будет необходима ввиду того факта, что в соответствии с некоторыми правовыми системами отсутствие такой ссылки приведет к непризнанию последствий приостановления или перерыва.

29. Рабочая группа просила Секретариат разработать положение в соответствии со статьей 17 приложения II Женевской конвенции о переводных и простых векселях, в соответствии с которой правом каждой высокой договаривающейся стороны определяются основания перерыва или приостановления течения срока исковой давности в случае исков по переводным векселям, возбужденных в их судах. Группа сочла, что это положение должно быть расширено, с тем чтобы оно включало также другие вопросы, которые могут возникнуть в связи со сроком исковой давности, такие как вопрос о том, действует ли перерыв или приостановление срока исковой давности в отношении всех сторон, несущих ответственность, или только в отношении стороны, в отношении которой приостанавливается срок.

Срок исковой давности по искам, возникающим не в связи с документом

30. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, должны ли подпадать под конкретный срок исковой давности иски, возникающие не по векселю, но связанные с ним. Такие иски могут относиться либо к сделке, лежащей в основе выдачи такого векселя, либо к сделкам, которые специально предусмотрены в единообразном законе (то есть в статьях 22, 42 и 66). Группа сочла, что регулирование срока исковой давности в отношении этих исков должно быть оставлено на усмотрение национального законодательства.

B. *Утраченные векселя*

31. Согласно единообразному закону, права на вексель принадлежат держателю. Статья 5 (6) гласит, что «держатель» — это ремитент или индоссатор векселя, владеющий этим векселем. Отсюда возникает вопрос, каковы права, если они вообще есть, держателя, который утратил вексель. В статьях 80—85 излагаются конкретные положения, касающиеся прав и обязанностей «держателя», утратившего вексель (в дальнейшем ссылка делается на «бывшего держателя»), и стороны, оплачивающей утраченный вексель.

32. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, должны ли в единообразном законе выдвигаться положения, касающиеся утраты векселя. Отмечалось, что этот вопрос имел практическое значение и входил в сферу действия закона об оборотных документах. Более того, законы различных стран, в которых предусматривалось решение в случае утраты векселей, значительно отличались друг от друга, и, таким образом, было бы целесообразно выработать единообразный подход. Также отмечалось, что законы некоторых стран предусматривали аннулирование векселя, который был утрачен, или в результате кражи или уничтожения векселя, или по какой-либо иной причине. Группа считала, что аннулирование не может быть приемлемым для международных оборотных документов, поскольку аннулирование имело место в результате судебного решения, которое может быть неизвестным в других странах, помимо той страны, в которой оно принималось. В силу этого Группа согласилась, что в единообразном законе должны предусматриваться положения, соответствующие статьям 80—85 проекта единообразного закона, который она рассматривает.

Статья 80

«1) Если вексель утрачен [в результате уничтожения, неправомерного задержания или по какой-либо иной причине], то при соблюдении положений пунктов 2 и 3 настоящей статьи лицо, утратившее вексель, имеет такое же право на получение платежа, какое оно имело бы, обладая этим векселем.

2) *a*) Лицо, требующее платежа по утраченному векселю, должно в письменном виде надлежащим образом довести до сведения стороны, от которой оно требует уплаты,

i) тот факт, что при наличии векселя оно имело право на получение платежа;

ii) обстоятельства, препятствующие представлению векселя к оплате;

iii) содержание утраченного векселя.

b) Сторона, которой предъявляется требование об оплате утраченного векселя, может потребовать от лица, предъявляющего это требование, внести обеспечение для возмещения любого ущерба, который она может понести в результате последующей оплаты утраченного векселя.

c) Характер и условия обеспечения устанавливаются по соглашению между лицом, требующим платежа, и стороной, которой предъявляется это требование. При отсутствии такого соглашения характер и условия обеспечения определяются судом.

d) Если обеспечение не может быть представлено, суд может предложить стороне, которой предъявляется требование об уплате, передать на хранение суду или другому компетентному государственному учреждению сумму утраченного векселя, а также всех процентов и расходов, которые могут быть потребованы в соответствии со статьями 67 и 68. Такой депозит будет рассматриваться в качестве платежа лицу, требующему уплаты по векселю».

33. Ниже излагается основной смысл статьи 80:

a) утрата векселя не должна лишать бывшего владельца прав, которыми он располагал бы, если бы оставался владельцем векселя, и

b) сторона, ответственная по утраченному векселю, не должна нести риск двойной оплаты векселя, то есть оплаты бывшему держателю и держателю, обладающему этим векселем.

Основное содержание пункта *a*, изложенного выше, сводится к тому, что бывший держатель

имеет такое же право на получение платежа, какое он имел бы, обладая этим векселем (сравни с пунктом 1). Основное содержание пункта *b*, изложенного выше, сводится к тому, что сторона, которой предъявляется требование об оплате утраченного векселя, может потребовать от бывшего держателя внести обеспечение для возмещения любого ущерба, который она может понести в результате повторной оплаты векселя лицу, обладающему этим векселем.

Пункт 1

34. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, следует ли оставить всего лишь одно слово «утрачен» или его следует объяснить словами «в результате уничтожения, неправомерного задержания или по какой-либо иной причине», которые заключены в квадратные скобки. Группа считала, что в пункте 1 должно быть развернуто значение слова «утрачен» в направлении, указанном в настоящем тексте. Группа просила Секретариат рассмотреть вопрос о том, не целесообразнее ли было бы дать определение термину «утрата» в отдельном пункте.

35. Были высказаны сомнения относительно того, в достаточной ли мере фраза «имеет такое же право на получение платежа, какое оно имело бы, обладая этим векселем» передает смысл того, что утрата векселя не должна рассматриваться стороной, имеющей обязательство, в качестве защиты. Рабочая группа просила Секретариат изучить возможность изменения формулировки данного пункта, чтобы передать этот смысл.

*Пункт 2*a

36. Рабочая группа отметила, что пункт 2 *a* вносит субъективный критерий в том смысле, что бывшему держателю необходимо «надлежащим образом довести до сведения стороны, от которой оно требует оплаты», определенные факты. Группа пришла к заключению, что вопрос о том, надлежащим ли образом были доведены до сведения определенные факты в целях статьи 80, должен решаться на объективных основаниях. Она просила Секретариат соответствующим образом изменить данный пункт.

Пункт 2 a(*i*)

37. Рабочая группа согласилась изменить формулировку подпункта *a* (i) следующим образом: «тот факт, что, если бы лицо обладало этим векселем, оно имело бы право на получение платежа».

Пункт 2 a *(ii)*

38. Рабочая группа согласилась с данным положением.

Пункт 2 a *(iii)*

39. Рабочая группа просила Секретариат пересмотреть это положение и установить, какие элементы были существенными в целях фразы «в письменном виде», содержащейся в пункте 2 *a*.

Пункт 2 b

40. Рабочая группа согласилась с этим положением. Однако она предложила заменить слово «потребовать» на слово «просить».

Пункт 2 c

41. Рабочая группа согласилась с данным положением. Однако Группа считала, что суд должен иметь большую самостоятельность и должен свободно решать, необходимо ли обеспечение в конкретном случае, а также его продолжительность и условия.

Пункт 2 d

42. Рабочая группа согласилась с новым содержанием данного пункта при условии, что текст будет изменен таким образом, чтобы позволить суду на свое усмотрение устанавливать срок хранения данной суммы.

Статья 81

«1) Сторона, которая оплатила утраченный вексель и которой впоследствии этот вексель представляется к оплате другим лицом, уведомляет об этом представлении лицо, которому она оплатила утраченный вексель.

2) Такое уведомление производится в день представления векселя к оплате или в течение одного или двух последующих рабочих дней, и в нем должно быть указано имя лица, представившего вексель к оплате, и время и место этого представления.

3) неуведомление возлагает на сторону, оплатившую утраченный вексель, ответственность за любой ущерб, который может из-за этого понести лицо, которому она оплатила утраченный вексель (при условии, что общая сумма возмещения за этот ущерб не должна превышать сумму векселя)».

43. Данная статья возлагает на сторону, которая оплатила вексель бывшему держателю, обязательство уведомлять его о последующем представлении векселя к оплате. Если эта сторона не уведомляет лицо, то она несет ответственность за любой ущерб. Цель этого положения — охранять права, которые может иметь бывший держатель на этот вексель, и позволить ему потребовать от держателя вексель. Если бывший держатель требует вексель, то сторона, оплатившая утраченный вексель, может выдвинуть в качестве защиты против требования держателя векселя об оплате право бывшего держателя на вексель [сравни со статьей 24 (3)].

44. Рабочая группа в основном согласилась с этим положением. Однако Группа считала, что статья 81 должна быть дополнена положением, аналогичным статье 65 в отношении обстоятельств, в которых задержка уведомления допускается или когда это уведомление необязательно.

Статья 82

«1) Сторона, оплатившая утраченный вексель и, следовательно, освободившаяся от ответственности по этому векселю, имеет право

a) в случае внесения залога возместить свои убытки; или

b) в случае передачи суммы векселя на хранение суду или другому компетентному государственному учреждению потребовать возвращения депонированной суммы.

2) Если сумма векселя передана на хранение суду или другому компетентному государственному учреждению и в течение времени, указанного в статье 79, не затребована обратно в соответствии с пунктом 1 *b* настоящей статьи, лицо, в пользу которого была депонирована эта сумма, может обратиться к суду, вынесшему постановление о ее депонировании, с просьбой выплатить ему депонированную сумму. Суд удовлетворяет эту просьбу на таких условиях, которые он сочтет необходимыми».

45. В пункте 1 этой статьи затрагивается право стороны, оплатившей вексель бывшему держателю, возместить свои убытки за счет обеспечения, если после этой оплаты утраченный вексель вновь представляется держателем для оплаты и оплачивается. Пункт 2 затрагивает положение, при котором сторона, оплачивающая вексель согласно статье 80, передала сумму векселя на хранение суду или другому компетентному государственному учреждению (сравни со статьей 80 2 *d*) и эта сумма не была затребована обратно в течение времени, указанного в статье 79. В этом случае бывший держатель может просить суд о возвращении депонированной суммы.

Пункт 1

46. Рабочая группа согласилась с основным содержанием статьи 82. Однако она отметила, что в настоящей редакции недостаточно ясно указывается, что:

a) слова «сторона, оплатившая утраченный вексель» относятся к стороне, оплатившей утраченный вексель, согласно положениям статьи 80, и

b) слова «и, следовательно, освободившаяся от ответственности» затрагивают не только случаи повторной выплаты стороной, которая оплатила вексель бывшему держателю, но и другие случаи, при которых права этой стороны нарушены, то есть эта сторона уже не может пользоваться правом регресса против прежних сторон. Например: индоссант оплачивает вексель бывшему держателю и получает залог. Вексель впоследствии представляется векселедателю переводного векселя и оплачивается им. Индоссант согласно статье 82 должен иметь возможность возместить свои убытки, поскольку он не может пользоваться правом регресса против векселедателя. Группа просила Секретариат соответственно изменить формулировку пункта 1.

Пункт 2

47. Рабочая группа считала, что пункт 2 должен быть изменен, с тем чтобы разъяснить, что суд, действуя согласно статье 80 2 *d*, не обязан указывать получателя депонированной суммы. Более того, пункт 2 должен быть расширен, с тем чтобы включить случаи внесения залога.

48. Рабочая группа запросила Секретариат рассмотреть желательность расширения статьи 80 2 *d*, предоставляя суду большую самостоятельность; это может привести к тому, что пункт 2 статьи 82 окажется излишним.

Статья 83

«Лицо, требующее оплаты утраченного векселя, надлежащим образом совершает протест в неплатеже, используя копию утраченного векселя или письменный акт, в котором указаны элементы утраченного векселя, отвечающие требованиям статьи 1 (2) или 1 (3)».

49. Тот факт, что вексель утрачен, не освобождает бывшего держателя от обязательства опротестовать вексель в случае отказа в его акцепте или в оплате. В статье 83 содержится правило в отношении того, как осуществлять протест в таком случае.

50. Был поднят вопрос о том, должен ли факт утраты векселя освобождать бывшего держателя от представления протеста. Рабочая группа пришла к выводу о том, что если в соответствии с единообразным законом необходимо, как это имеет место в настоящее время, заявлять протест в целях создания ответственности сторон, несущих ответственность во вторую очередь, то протест также должен быть необходим в случае отказа в акцепте или в оплате утраченного векселя.

51. Было отмечено, что в соответствии со статьей 83 протест будет совершен надлежащим образом путем использования копии утраченного векселя или письменного акта, в котором указаны элементы утраченного векселя, и эти элементы должны соответствовать формальным требованиям, которые в соответствии со статьей 1 делают письменный акт международным оборотным документом. Рабочая группа согласилась с тем, что когда имеется в наличии копия утраченного векселя, то такая копия может быть использована для целей протеста. Однако, по мнению Рабочей группы, элементы письменного акта, используемого в целях протеста, должны быть идентичны элементам письменного акта, требуемого в соответствии со статьей 80 (2).

52. Был поднят вопрос о том, каковы будут правовые последствия невозможности для бывшего держателя заявить протест по причине отказа лица, уполномоченного заверить отказ в акцепте или платеже, составить заверенный протест. По мнению Рабочей группы, если отказ составить заверенный протест основывается на том факте, что вексель не существует или что некоторые элементы утраченного векселя не могут быть

восстановлены, то бывший держатель освобождается от обязанности представления протеста в соответствии со статьей 61.

Статья 84

«Лицо, получающее уплату по утраченному векселю в соответствии со статьей 80, направляет уплачивающему лицу подписанный им письменный акт, предусмотренный в статье 80 2 *a* (iii)».

53. В статье 84 содержится норма, в соответствии с которой лицо, получающее уплату по утраченному векселю, несет обязательство, сходное с обязательством лица, получающего уплату по векселю, который не был утрачен [статья 70 (2)]. В случае утраченного векселя лицо, получающее уплату, должно направить уплачивающему лицу подписанный им письменный акт, предусмотренный в статье 80.

54. Рабочая группа согласилась с этой статьей при условиях:

a) снятия в статье ссылки на подпункт (iii) статьи 80 2 *a*;

b) включения слов «и любого заверенного протеста» в конец этого положения.

Статья 85

«Сторона, оплатившая утраченный вексель в соответствии со статьей 80, при наличии должных доказательств такого платежа обладает такими же правами, которые она имела бы, имея в своем распоряжении этот вексель».

55. Содержащееся в статье 85 положение устанавливает в отношении сторон, которые оплатили и акцептовали утраченный вексель, права, аналогичные правам бывшего держателя в соответствии со статьей 80. Таким образом, в случае, когда индоссант при отказе в акцепте со стороны акцептанта уплачивает сумму векселя бывшему держателю, индоссант, в свою очередь, имеет по отношению к предыдущей стороне такие же права по утраченному векселю, которые он имел в случае, если бы он приобрел право владения векселем по уплате суммы.

56. Рабочая группа выразила согласие с положением статьи 85. Однако, по мнению Группы, нет необходимости в том, чтобы сторона, уплатившая по векселю, представляла доказательства такого платежа, поскольку она будет владеть подписанным письменным актом, о котором говорится в статье 84. Следовательно, слова «при наличии должных доказательств такого платежа» следует снять.

Статья 86

«[*a*) Если вексель утрачен ремитентом или его индоссатором для инксассо в результате уничтожения, неправомерного задержания или по какой-либо иной причине, ремитент при наличии надлежащих доказательств того, что он или его индоссатор для инкассо утратил вексель, имеет право потребовать от векселедателя выписать дубликат утраченного векселя. Векселедатель, выписав такой дубликат, может потребовать от ремитента внести залог для возмещения любых убытков, которые он может понести в результате последующей оплаты утраченного векселя.

b) Характер и условия залога устанавливаются по соглашению между векселедателем, выписывающим дубликат утраченного векселя, и ремитентом. При отсутствии такого соглашения характер и условия залога устанавливаются судом.

c) i) Выписывая дубликат утраченного векселя, векселедатель может написать на его лицевой стороне слово «дубликат» (или слова, имеющие аналогичный смысл).

ii) Если вексель обозначен как дубликат, он по настоящему закону считается векселем при условии, что дубликат утраченного векселя не подлежит передаче, кроме как в целях инкассо.

d) Отказ векселедателя выписать дубликат утраченного векселя возлагает на векселедателя ответственность за любой ущерб, который от этого может понести ремитент (при условии, что общая сумма возмещения за ущерб не должна превышать сумму утраченного векселя)]».

57. В соответствии со статьей 80 бывшему держателю предоставляется право требовать уплаты при наступлении срока уплаты по утраченному векселю. В соответствии со статьей 86 бывшему держателю предоставляется право просить векселедателя выписать дубликат утраченного векселя. Права, предоставляемые бывшему держателю в соответствии со статьями 80 и 86, не совпадают, и поэтому у бывшего держателя имеется выбор. В статье 86 устанавливается процедура выписки дубликата: векселедатель может потребовать от бывшего владельца внести залог, с тем чтобы защитить его от любых убытков, которые он может понести в результате последующей оплаты утраченного векселя.

58. Были выражены сомнения в отношении необходимости положения о дубликате векселя. Было заявлено, что практическая необходимость в такой норме, по-видимому, не очень велика. После обсуждения Рабочая группа постановила отложить рассмотрение статьи 86 до тех пор, пока она не получит от Секретариата записку, содержащую информацию о законодательстве в различных странах в отношении дубликата и используемой процедуры.

C. *Сфера применения; форма*

59. В соответствии с задачами, возложенными Комиссией на Рабочую группу, последняя должна составить единообразные правила, примени-

мые к особому оборотному документу, для факультативного использования в международных сделках. Таким образом, имеются два требования, которые должны обязательно лежать в основе этого единообразного закона:

a) использование документа должно быть факультативным; и

b) документ должен использоваться для платежей по международным сделкам, и поэтому настоящие единообразные правила не должны использоваться в отношении чисто внутренних сделок.

a) *Осуществление права выбора*

60. Первоначальный выбор в отношении использования векселя, регулируемого единообразным законом, осуществляется трассантом. Он может сделать это в том случае, если присутствуют определенные международные элементы, однако он не обязан выписывать вексель в соответствии с единообразным законом. Для других лиц (кроме векселедателя) единообразный закон обязателен в силу того, что они подписали международный вексель или акцептовали его.

b) *Международные элементы*

61. Имеются два альтернативных подхода, которые обеспечивают соблюдение требования о том, чтобы данный международный документ использовался только для платежей по международным сделкам:

i) предусмотреть, что сделка, на основе которой выписывается международный вексель, должна быть международной. Из этого подхода вытекает, что доказательство «международности» документа необходимо выводить из коммерческого характера сделки, лежащей в его основе; или

ii) предусмотреть, что «международность» документа должна явствовать из самого документа.

Статьи 1—3 данного проекта единообразного закона основываются на втором подходе, поскольку важно, чтобы ответ на вопрос, является ли применимым данный единообразный закон, во всех случаях можно было дать исходя из того, что явствует из содержания самого документа.

Статья 1

«1) Настоящий закон применяется к международным переводным и простым векселям.

2) Международный переводной вексель является письменным документом, который

a) содержит в своем тексте слова «Уплатить по этому международному переводному векселю, выписанному в соответствии с Конвенцией от _____» (или равнозначные слова); и

b) содержит необусловленный приказ, посредством которого одно лицо (векселедатель) дает указание другому лицу (плательщику) уплатить определенную денежную сумму конкретно указанному лицу (получателю) или по его приказу; и

c) подлежит оплате по требованию или в определенное время; и

d) подписан векселедателем; и

e) содержит указание на то, что он выписан в другой стране, а не в стране плательщика или получателя, или в другом месте, а не в месте, где должен быть совершен платеж.

3) Международный простой вексель является письменным документом, который

a) содержит в своем тексте слова «По этому международному простому векселю, выписанному в соответствии с Конвенцией от.., я обязуюсь уплатить...» (или равнозначные слова); и

b) содержит необусловленное обещание, согласно которому одно лицо (векселедатель) обязуется уплатить определенную денежную сумму конкретно указанному лицу (получателю) или по его приказу; и

c) подлежит оплате по требованию или в определенное время; и

d) подписан векселедателем; и

e) содержит указание на то, что он выписан в другой стране, а не в стране получателя, или в другом месте, а не в месте, где должен быть совершен платеж».

62. Пункт 2 устанавливает формальные реквизиты, которые требуются для того, чтобы:

a) данный документ считался оборотным документом и

b) данный оборотный документ считался международным оборотным документом, подпадающим под действие единообразного закона.

63. Рабочая группа выразила общее согласие с положениями статьи 1.

64. Отмечалось, что статьи 9 и 10 Женевской конвенции о разрешении некоторых коллизий законов о переводных и простых векселях 1930 года могут помешать государствам, ратифицировавшим эту Конвенцию, ратифицировать Конвенцию о международных переводных векселях и международных простых векселях. Отмечалось также, что в статье 18 вышеупомянутой Женевской конвенции 1930 года изложена процедура для пересмотра некоторых или всех положений этой Конвенции. Было высказано мнение, что в случае наличия существенного препятствия для присоединения к Конвенции о международных оборотных документах у государств, связанных Женевской конвенцией 1930 года, одной из возможностей устранить это препятствие для этих государств будет конференция полномочных представителей, которая будет созвана с целью принятия конвенции о международных оборотных документах. Было также высказано мнение, что участникам Женевской конвенции 1930 года сле-

дует в рамках Организации Объединенных Наций принять меры, которые приведут к необходимому изменению этой Конвенции. Наблюдатель от Гаагской конференции по международному частному праву заявил, что Гаагская конференция включила вопрос о коллизиях законов в области оборотных документов в свой план работы и рассматривает возможность пересмотра Женевской конвенции 1930 года или разработки новой конвенции о коллизиях законов в этой области.

65. Рабочая группа, признавая, что Женевская конвенция 1930 года о коллизиях законов могла бы служить препятствием для будущей конвенции о международных оборотных документах, в то же время придерживалась того мнения, что любой вывод относительно связи между обеими конвенциями, к которому она могла бы прийти, мало что даст для решения проблемы потенциального несоответствия. Группа просила Секретариат подготовить в консультации с другими заинтересованными международными организациями, например с Гаагской конференцией по международному частному праву, исследование связанных с этим вопросов и возможных процедур, которыми можно руководствоваться, и представить его на рассмотрение Группы на ее следующей сессии.

Пункт 1

66. Рабочая группа выразила общее согласие с положением, содержащимся в этом пункте.

Пункт 2

«Письменный документ»

67. Было предложено, чтобы в единообразном законе содержалось определение слова «письменный». Было высказано мнение, что это определение должно быть таким, чтобы оно допускало напечатание международного документа с помощью электронных средств. Однако были высказаны сомнения относительно того, останется ли такой документ документом для целей единообразного закона. Рабочая группа согласилась с тем, что термин «письменный» должен охватывать понятия «написанный от руки», «напечатанный на машинке» и «изданный типографским способом», но пришла к мнению, что в самом единообразном законе не должно содержаться определения на этот счет.

Подпункт a

68. Рабочая группа считала, что на лицевой стороне документа должны содержаться слова «международный переводной вексель» и что в нем должна иметься ссылка на применимый закон, то есть «Конвенция от ...». Группа обратилась к Секретариату с просьбой рассмотреть вопрос о том, насколько уместно было бы сведение этих требований в отдельный перечень после нынешнего подпункта *d*. Один представитель выразил мнение, что в текст векселя должны включаться слова «международный переводной вексель».

69. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, должны ли слова «международный переводной вексель» быть написаны на языке, использованном при выписке векселя, как этого требует Женевская конвенция о единообразном законе о переводном и простом векселе 1930 года. Группа заключила, что это требование не следует включать в статью I, принимая во внимание ограниченное число случаев, когда вексель выписывается более чем на одном языке.

Подпункты b, c *и* d

70. Рабочая группа выразила согласие с положениями данных подпунктов. Был поднят вопрос о том, можно ли включать в международный вексель условие, согласно которому вексель подлежит первоначальной оплате предъявителю. Однако Группе сообщили, что некоторые центральные банки возражали против таких векселей. После обсуждения Группа согласилась, что, учитывая такие возражения, векселя на предъявителя следует исключить.

Подпункт e

71. Рабочая группа выразила согласие с требованием о том, чтобы на лицевой стороне векселя содержалось указание по крайней мере на два «международных элемента» и чтобы указанные элементы соответствовали типам международных сделок, в отношении которых можно использовать международный документ. Группа рассмотрела различные предложения, направленные на улучшение существующей формулировки подпункта *e*. После обсуждения Группа согласилась, что на лицевой стороне векселя должны фигурировать любые два из следующих элементов:

i) что он выписан в одном государстве и подлежит оплате в другом государстве; или
ii) что он выписан в одном государстве в пользу получателя в другом государстве; или
iii) что он выписан в одном государстве на имя плательщика в другом государстве.

Группа просила Секретариат рассмотреть случаи, когда трассант и ремитент, или трассант и место платежа, или ремитент и место платежа находятся в разных государствах, и выработать надлежащую формулировку, охватывающую эти случаи.

Дополнительные элементы

72. Рабочая группа рассмотрела ряд предложений о том, что в число требований, изложенных в пункте 2, должны быть включены дополнительные формальные требования, предусматриваемые сейчас в некоторых национальных законодательствах, как, например, место выдачи векселя, место платежа, дата выпуска, а также требование о том, что на векселе должно быть упомянуто, что он выписан с указанием на платеж «по приказу» ремитента. Группа пришла к мнению, что добавление дальнейших требований может создать условия для возникновения случаев, когда из-за отсутствия того или иного реквизита на до-

кументе он не будет являться оборотным документом согласно единообразному закону. Однако, с точки зрения Группы, необходимо требовать, чтобы вексель был датирован, поскольку дата документа имеет значение согласно другим положениям единообразного закона. Группа просила Секретариат изменить проект подпункта *d* следующим образом:

«*d*) Подписан векселедателем и датирован».

73. Рабочая группа обратилась к Секретариату с просьбой рассмотреть желательность перестановки подпунктов *a* — *e*, с тем чтобы «международные элементы», упоминаемые в подпунктах *d* и *e*, были сгруппированы вместе и указаны после формальных требований, изложенных в подпунктах *b*, *c* и *d*.

Пункт 3

74. Рабочая группа выразила согласие с тем, что ее заключения в отношении пункта 2 также приемлемы в отношении пункта 3.

Статья 2

«Неправильность надписей, сделанных на векселе для целей пункта 2 *e* или 3 *e* статьи 1, не влияет на применение настоящего Закона».

75. Цель статьи 2 заключается в обеспечении того, чтобы для цели статей 1 (2) *e* или (3) *e* было достаточно, чтобы на лицевой стороне векселя были указаны элементы международности, изложенные в этих подпунктах. Наличие доказательств обратного не означает неприменимости закона, хотя неправильные или ложные надписи, сделанные на векселе, в отношении этих элементов могут рассматриваться государством как нарушающие его право.

76. Рабочая группа выразила общее согласие с основным содержанием статьи 2. Однако Группа считает, что формулировка статьи должна быть изменена, с тем чтобы разъяснить, что для целей пунктов 2 *e* или 3 *e* должна действовать неопровержимая презумпция правильности сведений, указанных на лицевой стороне векселя.

Статья 3

«Настоящий Закон применяется независимо от того, являются ли страны, указанные в международном переводном или простом векселе в соответствии с пунктами 2 *e* или 3 *e* статьи 1, Договаривающимися государствами».

77. Сторона, которая подписывает или акцептует международный вексель, тем самым подтверждает свое намерение регулировать свои права и обязанности по векселю в соответствии с единообразным законом. Следовательно, суд в договаривающемся государстве должен применять единообразный закон независимо от того, являются ли государства, указанные в векселе для целей пунктов 2 *e* или 3 *e*, договаривающимися государствами.

78. Рабочая группа выразила согласие с положением статьи 3. Однако Группа считает, что формулировка статьи должна быть изменена таким образом, чтобы она показывала, что единообразный закон применяется *в договаривающемся государстве* независимо от того, являются ли государства, указанные в векселе для целей пунктов 2 *e* или 3 *e* статьи 1, договаривающимися государствами.

79. Один наблюдатель предложил для целей применения единообразного закона предусмотреть требование, чтобы единообразный закон применялся только в том случае, если на лицевой стороне векселя указано, что трассант находится в договаривающемся государстве. Рабочая группа не согласилась с данным предложением на том основании, что оно излишне ограничит сферу применения единообразного закона.

D. *Толкование*

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 4

«При толковании и применении положений настоящего Закона следует учитывать его международный характер и необходимость стремиться к единообразию его толкования и применения».

80. Статья 4 предназначена для того, чтобы способствовать единообразию толкования и применения единообразного закона. Статья соответствует положению, которое было рекомендовано Рабочей группой по международной купле-продаже товаров.

81. Рабочая группа выразила согласие с данным положением. Группа отметила, что эта статья в существующей формулировке не соответствует положению, принятому в статье 7 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, которая гласит:

«При толковании и применении положений настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия».

Группа просила Секретариат соответственно изменить формулировку статьи 4.

Статья 5

«В настоящем Законе:

1) «Предъявитель» означает любое лицо, во владении которого находится вексель с бланковым индоссаментом;

2) «переводной вексель» означает международный переводной вексель, регулируемый настоящим Законом;

3) «простой вексель» означает международный простой вексель, регулируемый настоящим Законом;

4) «вексель» означает международный простой или переводной вексель, регулируемый настоящим Законом;

5) *a*) «индоссамент» означает подпись или подпись, сопровождаемую заявлением с указанием лица, в пользу которого совершается платеж по векселю, которую делает на векселе ремитент, индоссат от имени ремитента или любое лицо, которое указывается в непрерывном ряде таких индоссаментов. Индоссамент, который состоит только из подписи индоссанта, означает, что платеж по данному векселю совершается в пользу любого лица, владеющего этим векселем;

b) «Бланковый индоссамент» означает индоссамент, который состоит только из подписи индоссанта или который включает в себя и указание о том, что платеж по данному векселю совершается в пользу любого лица, владеющего этим векселем;

c) «Именной индоссамент» означает индоссамент, в котором конкретно указывается лицо, в пользу которого совершается платеж по этому векселю.

6) «Держатель» означает ремитента или индоссата векселя, владеющего этим векселем;

7) «Выдача» означает первую передачу векселя лицу, которое принимает его в качестве держателя;

8) «Сторона» означает участвующее в векселе лицо;

9) «Пользующийся правом на защиту держатель» означает держателя векселя, который внешне представляется полным, обычным и непросроченным, при условии, что такой держатель в момент получения векселя не знал о каких-либо претензиях или возражениях, касающихся векселя, или не знал о том факте, что в платеже по нему было отказано».

82. В статье 5 даются определения терминов, используемых в единообразном законе.

83. Рабочая группа отметила, что она рассмотрела пункты 5, 6 и 9 на своей первой сессии (см. A/CN.9/77, пункты 60—71; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 1).

Пункт 1: «предъявитель»

84. Было отмечено, что выражение «предъявитель» не используется в единообразном законе и что поэтому нет необходимости в определении «предъявителя».

Пункты 2, 3, 4 и 8: «переводной вексель», «простой вексель», «вексель», «сторона»

85. Рабочая группа выразила согласие с определениями, данными в отношении «переводного векселя», «простого векселя», «векселя» и «стороны».

Пункт 7: «выдача»

86. Рабочая группа предложила Секретариату пересмотреть определение термина «выдача» в свете ее выводов в отношении статьи 12 (см. A/CN.9/77, пункты 11—13; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, II, 1).

Другие определения

87. Было сделано предложение, чтобы в статье 5 содержалось определение термина «опороченный», поскольку термин этот не используется в Женевском единообразном законе и с трудом переводится на другие языки. Было также сделано предложение, чтобы в статье 5 было дано определение того, что представляет собой «необусловленный приказ». Рабочая группа предложила Секретариату рассмотреть соответствующие формулировки этих терминов и представить ей проект текста на ее следующей сессии.

2. ТОЛКОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К ФОРМЕ

Статья 7

«Подлежащая уплате по векселю сумма представляет собой определенную сумму, хотя в векселе указано, что она должна быть выплачена

a) с процентами; или

b) указанными частями; или

c) в соответствии с указанным обменным курсом или в соответствии с обменным курсом, который должен быть определен по содержащемуся в векселе указанию».

88. В данной статье предусматривается, что, если в векселе указано, что он должен быть выплачен с процентами, указанными частями или в соответствии с известным обменным курсом, подлежащая уплате сумма представляет собой определенную сумму для цели статьи 1 (2 *b*) или (3 *b*.)

Пункт a

89. Рабочая группа согласилась, что единообразный закон должен допускать обусловливание процентов по переводному или простому векселю.

Пункт b

90. Рабочая группа согласилась, что международный вексель может подлежать оплате частями. Однако в пункте *b* следует разъяснить, что подлежащая уплате сумма представляет собой определенную сумму, даже если в векселе обусловлено, что в случае неуплаты какой-либо части невыплаченный остаток будет подлежать платежу.

Пункт c

91. Рабочая группа выразила согласие с основным содержанием данного положения при условии, что «обменный курс», упоминаемый в данном пункте, означает обменный курс, указанный

в статье 74, и не касается каких-либо других обменных курсов.

92. Был задан вопрос, какова будет взаимосвязь между пунктом *c* и статьей 74. Рабочая группа после обсуждения постановила не рассматривать данный вопрос до тех пор, пока она не завершит рассмотрение статьи 74 во втором чтении. В этой связи Группа предложила Секретариату выяснить в банковских и коммерческих учреждениях, используются ли на практике, и если используются, то в каком виде, оговорки, например многовалютные оговорки, а также изучить вопрос о том, могут ли такие оговорки затрагивать «определенный» характер суммы, подлежащей уплате по векселю, и представить ей доклад на ее следующей сессии.

Статья 8

«1) Если есть расхождение между суммой, указанной в векселе прописью, и суммой, указанной цифрами, то выплате подлежит сумма, указанная прописью.

[2) Если сумма векселя указана в валюте, которая имеет то же самое название, но различную стоимость в стране, где он был выписан, и в стране, где будет совершен платеж, то валютой платежа должна считаться валюта той страны, где должен совершаться платеж (при условии, что место платежа должно быть указано в векселе)].

3) Если в векселе указывается, что он подлежит оплате с процентами без указания даты, с которой начинается начисление процентов, то проценты начисляются с момента выписки векселя [и в случае, если вексель является недатированным, то начисление процентов происходит с момента его выдачи].

4) Если в векселе указано, что он подлежит оплате с процентами, и не уточняется ставка, то должна начисляться простая ставка в размере [пяти] процентов годовых».

93. В статье 8 даются правила толкования в отношении указанной в векселе суммы.

94. В пункте 1 рассматривается случай, когда имеются расхождения между суммой, указанной в векселе прописью, и суммой, указаной цифрами. В пункте 2 решается вопрос, который возникает в том случае, когда сумма векселя выражается в валюте, которая имеет то же самое название, но различную стоимость в стране, где был выписан вексель, и в стране, где должен совершаться платеж.

95. В пунктах 3 и 4 излагаются правила, которые применяются в том случае, когда сумма векселя подлежит уплате с процентами.

Пункт 1

96. Рабочая группа выразила согласие с содержанием этого пункта.

97. Были рассмотрены предложения относительно дополнительных правил толкования, которые применялись бы в случаях расхождения между суммой прописью и суммой цифрами, отличающихся от того, который упоминается в пункте 1. Предлагалось, что в случае, если слова, которыми выражена сумма, являются нечеткими, а цифровое выражение четкое, то оплате подлежит та сумма, которая указана цифрами (см. раздел 3—118 *c* Единообразного торгового кодекса). Было еще предложение о том, чтобы в статье 8 отразить ситуацию, предусмотренную в статье 6 Женевского единообразного закона, в соответствии с которой в том случае, если сумма, подлежащая оплате по векселю, указана несколько раз прописью или цифрами и при этом имеется расхождение, то уплате подлежит наименьшая указанная сумма. После обсуждения Рабочая группа решила отклонить эти предложения.

Пункт 2

98. Рабочая группа пришла к выводу, что формулировку этого пункта необходимо изменить таким образом, чтобы валютой, указанной в векселе, считалась валюта той страны, где должен быть совершен платеж, при соблюдении следующих условий:

a) сумма векселя указана в той валюте, которая имеет такое же название по крайней мере еще в одном государстве, помимо того государства, где должен быть совершен платеж; и

b) данная валюта не указана как валюта какого-либо государства; и

c) государство, где должен быть совершен платеж, указано в векселе.

Пункт 3

99. Рабочая группа выразила согласие с этим положением и решила исключить слова, заключенные в скобки, в связи с ее решением о том, что согласно статьям 1 (2) и 1 (3) вексель должен датироваться.

Пункт 4

100. Рабочая группа согласилась с тем, что пункт 4 необходимо согласовать со статьей 5 Женевского единообразного закона: если процент оговорен, а процентная ставка не указана, то оговорку необходимо считать недействительной.

Статья 9

«1) Вексель подлежит оплате по первому требованию,

a) если в нем указано, что он подлежит оплате по первому требованию или по предъявлении или по представлении, или если в нем содержатся равнозначные слова;

b) если в нем не указан срок платежа.

2) Вексель, который акцептуется или индоссируется, или гарантируется по истечении срока платежа, представляет собой вексель, подлежащий оплате по первому требованию со стороны акцептанта, индоссанта или гаранта.

3) Переводной вексель подлежит оплате в определенный срок, если в нем указано, что этот вексель подлежит оплате

a) в указанный срок или в течение установленного периода времени после указанного срока или через установленное время после даты подписания векселя; или

b) через установленное время после предъявления; или

[*c*) в рассрочку в последовательные сроки, даже в том случае, если в векселе оговорено, что в случае неуплаты очередной части невыплаченный остаток подлежит немедленной уплате.]

4) Простой вексель подлежит оплате в определенный срок, если в нем указано, что этот вексель подлежит оплате

a) в указанный срок или в течение установленного периода времени после указанного срока или через установленное время после даты подписания векселя; [или]

[*b*) в рассрочку в последовательные сроки даже в том случае, если в векселе оговорено, что в случае неуплаты очередной части невыплаченный остаток подлежит немедленной уплате.]

5) Время платежа по векселю, подлежащему оплате во столько-то времени от какой-то даты, устанавливается ссылкой на дату, указанную в векселе, независимо от того, датирован ли вексель более ранним или более поздним числом».

101. В этой статье изложены положения о том, когда следует считать, что вексель подлежит оплате по требованию, и когда — в определенный срок.

Пункты 1 и 2

102. Рабочая группа выразила согласие с этими положениями.

Пункт 3

Подпункты a *и* b

103. Рабочая группа выразила согласие с этими положениями.

Подпункт c

104. Рабочая группа выразила согласие с содержанием этого положения при соблюдении следующих соображений:

a) поскольку в оговорке об ускорении может быть предусмотрено, что уплата невыплаченного остатка будет произведена позже дня неуплаты, то слово «немедленной» необходимо исключить;

b) необходимо оставить дополнительные правила в отношении прав и обязанностей сторон в случае наступления срока погашения неуплаченного остатка (оговорка об ускорении).

Пункт 4

105. Рабочая группа пришла к мнению, что ее выводы в отношении пункта 3 также касаются пункта 4.

Пункт 5

106. В пункте 5 предусматривается, что выражение «дата, указанная в векселе» означает дату, указанную в векселе, независимо от фактической даты.

107. Рабочая группа выразила свое согласие с этим положением, но сочла, что слова «независимо от того, датирован ли вексель более ранним или более поздним числом» необходимо исключить, поскольку дату, указанную в векселе, необходимо считать окончательной.

108. Один представитель выразил мнение о том, что пункт 5 необходимо исключить.

109. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, какова была бы юридическая сила векселя, в котором указано, что он подлежит оплате в указанный срок *или ранее*. По мнению одних, такой вексель представлял бы собой вексель, подлежащий оплате по требованию. По мнению других, необходимо проводить различие между двумя случаями — когда векселедержатель требует оплаты до указанного срока и когда ответственная сторона совершает платеж ранее указанного срока. Группа просила Секретариат рассмотреть эти вопросы и выяснить, используются ли на практике векселя с такого рода сроком погашения.

Статья 10

«1) Переводной вексель может

a) быть выписан на двух или более плательщиков,

b) быть подписан двумя или более векселедателями,

c) подлежать выплате двум или более ремитентам.

2) Простой вексель может

a) быть выписан двумя или более векселедателями,

b) подлежать выплате двум или более ремитентам.

3) Если вексель подлежит оплате двум или более ремитентам альтернативно, то он подлежит оплате любому из них, и любое лицо из их числа, владеющее векселем, может осуществлять права держателя. В любом другом случае вексель подлежит оплате всем им, и правами держателя могут пользоваться только все они».

110. Статья 10 предусматривает, что переводной или простой вексель может быть выписан двумя или более векселедателями, либо на двух или более плательщиков, либо подлежать выплате двум или более ремитентам. Она также предусматривает, что, если вексель подлежит выпла-

те двум или более ремитентам альтернативно (A или B), он подлежит выплате любому из них и любой из них может индоссировать вексель. Если вексель подлежит выплате двум или более ремитентам не альтернативно (A и B), он подлежит выплате A и B вместе и должен быть индоссирован ими обоими.

111. Рабочая группа согласилась с тем, что единообразный закон должен содержать правило, допускающее несколько векселедателей, плательщиков и ремитентов. Однако Группа считает, что положения проекта единообразного закона, регулирующие случаи, когда имеется такое множество лиц, необходимо пересмотреть и дополнить.

3. ЗАПОЛНЕНИЕ НЕЗАПОЛНЕННОГО ВЕКСЕЛЯ

Статья 11

«1) Владелец документа, который

a) содержит слова «уплатить по этому международному переводному векселю, выписанному в соответствии с Конвенцией о ...» или слова «по этому международному простому векселю, выписанному в соответствии с Конвенцией о.., я обязуюсь уплатить...» (или равнозначные слова), и

b) подписан векселедателем, но в котором отсутствуют элементы, касающиеся одного или более других требований, изложенных в статье 1 (2) или 1 (3), предполагается получившим полномочия от векселедателя для включения таких элементов, и документ, заполненный таким образом, имеет юридическую силу векселя;

2) если документ заполнен не в соответствии с предоставленными полномочиями, то отсутствие полномочий не должно выдвигаться в качестве возражений против держателя, который принял вексель, не зная об отсутствии полномочий».

112. Статья 11 касается вопроса о дополнении векселя, в котором отсутствуют элементы, необходимые для того, чтобы он имел характер оборотного документа в соответствии с единообразным законом. Эта статья не применима в отношении изменения или исправления элементов, которые фигурируют на полностью составленном векселе; в таких случаях применяется статья 29, касающаяся существенных изменений. Статья 11 применяется в том случае, когда удовлетворены два условия:

a) вексель должен содержать слова «международный переводной вексель» или «международный простой вексель» и должен содержать упоминание, что он регулируется положениями Конвенции от..; и

b) вексель должен быть подписан трассантом.

Если эти условия выполнены, то каждый владелец данного письменного документа имеет полномочие, полученное от трассанта, включить недостающие элементы. Если такое включение будет произведено в соответствии с предоставленным полномочием, то вексель, заполненный таким образом, имеет юридическую силу векселя в соответствии с единообразным законом. Если это включение не будет произведено в соответствии с предоставленным полномочием, вексель также имеет силу векселя в соответствии с единообразным законом, но любое лицо, которое подписало вексель до такого дополнения, может ссылаться на такое отсутствие полномочий в качестве защиты. Однако такая защита не может быть применена против держателя, который принял вексель, не зная об отсутствии полномочий. Эта статья устанавливает опровержимую презумпцию, согласно которой вексель считается дополненным в соответствии с предоставленными полномочиями.

113. Рабочая группа согласилась, что вопрос, рассматриваемый в статье 11, должен регулироваться единообразным законом. Группа также согласилась, что статья 11 должна применяться только в тех случаях, когда письменный документ содержит слова «международный переводной вексель» или «международный простой вексель» и ссылку на Конвенцию в качестве применимого закона и подписан трассантом или акцептантом.

114. Рабочая группа обратилась к Секретариату с просьбой изменить проект статьи 11 следующим образом:

a) в статье не должно быть ссылки на какую-либо презумпцию;

b) в статье не должно быть прямой ссылки на какие-либо полномочия, предоставленные векселедателем;

c) термин «владелец» использоваться не должен;

d) в статье должно быть уточнено, что она применяется лишь в случае отсутствия элементов, которые, таким образом, можно внести, а не в случае исправления существующих слов или цифр;

e) в статье необходимо уточнить, что, когда элементы были внесены в нарушение соглашения между сторонами, документ является оборотным документом в соответствии с единообразным законом, однако стороны, которые подписали его до такого дополнения, будут обладать правом на освобождение от ответственности по данному документу перед держателем, который принял вексель, зная об отсутствии соглашения.

115. Один представитель выразил мнение, что для целей статьи 11 должно быть достаточно любой подписи.

116. Рабочая группа обратилась к Секретариату с просьбой о том, чтобы при изменении проекта статьи 11 была принята во внимание формулировка статьи 10 Женевского единообразного закона.

БУДУЩАЯ РАБОТА

117. Рабочая группа, завершив первое чтение проекта единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях, просила Секретариат представить ей на ее пятой сессии пересмотренный проект единообразного закона, отражающий проведенные в Группе прения и сделанные ею выводы. Группа согласилась с высказанным Секретарем мнением, что Секретариату следует вступить в контакт с представителями Группы с целью составить пересмотренный текст на различных официальных языках.

118. Рабочая группа уделила внимание вопросу о времени проведения ее пятой сессии. Группа пришла к мнению, что решение вопроса о времени и месте проведения этой сессии должно быть оставлено на усмотрение Комиссии на ее предстоящей девятой сессии, которая открывается 12 апреля 1976 года.

2. Перечень соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Предварительная повестка дня	A/CN.9/WG.IV/WP.5
Проект единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях: проект текста статьи 79	A/CN.9/WG.IV/CRP.9
Проект единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях и комментарий . .	A/CN.9/WG.IV/CRP.10 и Add.1—6

III. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТОРГОВЫЙ АРБИТРАЖ

1. Доклад Генерального секретаря: пересмотренный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ) (A/CN.9/112) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	181
1) Круг полномочий	181
2) Структура регламента	183
3) Арбитражная оговорка или соглашение	183
4) Возможные добавления к основной типовой арбитражной оговорке или отдельному арбитражному соглашению	184
a) Компетентный орган	184
b) Число арбитров	184
c) Место арбитража	184
d) Языки	184
e) Арбитраж ex aequo et bono или «дружеские посредники»	184
f) Типовая арбитражная оговорка или отдельное арбитражное соглашение	185
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТОРГОВЫЙ АРБИТРАЖНЫЙ РЕГЛАМЕНТ (ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ПРОЕКТ)	185
РАЗДЕЛ I. ВВОДНЫЕ ПРАВИЛА	185
Сфера применения (статья 1)	185
Изменение настоящего регламента (статья 2)	185
Получение сообщений; исчисление сроков (статья 3)	185
Уведомление об арбитраже (статья 4)	185
Представительство (статья 5)	186
РАЗДЕЛ II. НАЗНАЧЕНИЕ АРБИТРОВ	186
Число арбитров (статья 6)	186
Назначение единоличного арбитра (статья 7)	186
Назначение трех арбитров (статья 8)	187
Отвод арбитров (статьи 9, 10 и 11)	187
Смерть или отставка арбитра; невозможность исполнения арбитром своих обязанностей или его бездействие (статья 12)	188
Данные по предлагаемым арбитрам (статья 13)	188
РАЗДЕЛ III. АРБИТРАЖНАЯ ПРОЦЕДУРА	188
Общие положения (статья 14)	188
Место арбитража (статья 15)	188
Язык (статья 16)	188
Исковое заявление (статья 17)	189
Письменное возражение ответчика по иску (статья 18)	189
Заявления относительно компетентности арбитра (статья 19)	189
Последующие письменные заявления; дополнительные документы или вещественные доказательства (статья 20)	189
Сроки (статья 21)	190
Слушания, показания свидетелей (статья 22)	190
Временные меры защиты (статья 23)	190
Эксперты (статья 24)	190
Непредставление заявления; отсутствие одной из сторон (статья 25)	190
Отказ от регламента (статья 26)	191
РАЗДЕЛ IV. РЕШЕНИЕ	191
Форма решения и последствия его вынесения (статья 27)	191
Применяемое право (статья 28)	191
Урегулирование или другие основания для прекращения рассмотрения спора (статья 29)	191
Толкование решения (статья 30)	191
Исправление ошибок в решении (статья 31)	192
Дополнительное решение (статья 32)	192
Издержки (статья 33)	192
Обеспечение покрытия издержек (статья 34)	192

ВВЕДЕНИЕ

1) *Круг полномочий*

1. Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) на своей шестой сессии (апрель 1973 года) просила Генерального секретаря:

«В консультации с региональными экономическими комиссиями Организации Объединенных Наций и с центрами международного торгового арбитража с должным учетом Арбитражного регламента Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Европы и Регламента международного торгового арбитража ЭКАДВ составить проект арбитражного регламента для использования его по желанию в арбитраже ad hoc в области международной торговли [1]».

* 7 ноября 1975 года.

[1] 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: 1973 год, часть первая, II, A).

2. Первоначальный вариант такого проекта арбитражного регламента был подготовлен Секретариатом в консультации с профессором Питером Сандерсом (Нидерланды), который являлся консультантом Секретариата по данному вопросу. По предложению Секретариата Международный комитет по торговому арбитражу (ранее известный как Международный организационный комитет) Международного арбитражного конгресса — орган, состоящий из представителей центров международного торгового арбитража и экспертов в данной области, назначил консультативную группу из четырех экспертов для консультаций с Секретариатом по вопросу о проекте арбитражного регламента [2]. Консультативная группа представила замечания по двум вариантам проекта арбитражного регламента.

3. Впоследствии проект регламента, озаглавленный «Предварительный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей» (содержится в документе A/CN.9/97) *, был распространен для представления замечаний среди региональных комиссий Организации Объединенных Наций и около 75 центров международного торгового арбитража. Этот проект регламента был также рассмотрен на пятом Международном арбитражном конгрессе, который состоялся в Нью-Дели (Индия) 7—10 января 1975 года. Предложенные на этом форуме замечания и изменения, касающиеся проекта регламента, воспроизведены в документе A/CN.9/97/Add.2 *. Пятый Международный конгресс принял также резолюцию по проекту арбитражного регламента, в которой одобрил принципы предварительного проекта регламента и призвал ЮНСИТРАЛ в свете замечаний, высказанных по этому проекту, завершить подготовку регламента и предоставить их для использования в кратчайшие сроки [3].

4. Вследствие того, что большинство центров международного торгового арбитража было представлено на пятом Международном арбитражном конгрессе и они представили свои замечания непосредственно двум рабочим группам, созданным на Конгрессе, Секретариат получил от этих центров небольшое число ответов. Ответы были получены от Экономической комиссии для Европы, Международной торговой палаты и Торговой палаты Аргентины (все эти ответы содержатся в документе A/CN.9/97/Add.1) *, от правительства Норвегии, Торговой палаты Венгрии, Межамериканской комиссии торгового арбитража и Межамериканского банка развития (все они содержатся в документе A/CN.9/97/Add.3) *; от Комиссии европейских сообществ (воспроизведен в документе A/CN.9/97/Add.4) *.

5. «Предварительный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей», вместе с указанными выше замечаниями и ответами был представлен на рассмотрение восьмой сессии Комиссии (Женева, 1—17 апреля 1975 года). На этой сессии члены Комиссии согласились о том, что, рассматривая предварительный проект арбитражного регламента, она сосредоточит внимание на основных концепциях, содержащихся в проекте, и на главных вопросах, рассматриваемых в его отдельных статьях. Комиссия решила далее, что на этой сессии она не должна делать окончательных выводов по вопросам существа и что основной целью обсуждений было проведение общих прений по предварительному проекту в целом. Краткое изложение обсуждения вопроса Комиссией на этой сессии содержится в докладе Комиссии о работе ее восьмой сессии (A/10017, приложение I) **. По завершении своей работы Комиссия решила просить Генерального секретаря:

a) подготовить пересмотренный проект этих правил с учетом сделанных в ходе ее восьмой сессии замечаний по предварительному проекту;

b) представить Комиссии на ее девятой сессии пересмотренный проект арбитражного регламента.

6. В ответ на эту просьбу Секретариат в консультации с профессором Питером Сандерсом, который по-прежнему был консультантом Секретариата по этому вопросу, подготовил два документа [4]. В настоящем документе излагается обобщенный текст проекта арбитражного регламента, который основывается на предварительном проекте регламента, изученном Комиссией на ее восьмой сессии, и который учитывает замечания и предложения, сделанные на этой сессии [5]. Во втором документе (A/CN.9/113) *** излагается текст, который по определенным вопросам содержит положения, отражающие замечания и предложения, не включенные в обобщенный текст. Этот текст иногда представляется в виде альтернативных положений.

---

* Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, III.

[2] Состав консультативной группы был следующим:

a) д-р Карлос А. Данши де Абранчес, Генеральный директор Межамериканской комиссии торгового арбитража;

b) профессор Токусуке Китагава, Столичный университет, Токио;

c) г-н Дональд Б. Штраус, президент Исследовательского института Американской ассоциации арбитража;

d) профессор Хейнц Штробах, Арбитражный суд Торговой палаты Германской Демократической Республики.

[3] Текст резолюции содержится в документе A/CN.9/97/Add.1, приложение IV.

* Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, III.

** Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1.

*** Воспроизводится в настоящем томе, часть III, 3, ниже.

[4] Секретариат выражает признательность за помощь, оказанную профессором Питером Сандерсом, в подготовке этих двух документов.

[5] Комментарий к обобщенному тексту проекта правил арбитража содержится в документе A/CN.9/112/Add.1, воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

7. При подготовке проекта регламента были учтены следующие международные конвенции:

Нью-Йорк, 1958 год	Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений
Женева, 1961 год	Европейская конвенция о внешнеторговом арбитраже
Вашингтон, 1965 год	Конвенция об урегулировании инвестиционных споров между государствами и гражданами других государств

Были также особо учтены следующие действующие правила арбитража:

Регламент ЭКЕ	Арбитражный регламент Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Европы, 1966 год
Регламент ЭКАДВ	Международный торговый арбитражный регламент Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Дальнего Востока (ныне Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихоокеанского района), 1966 год
Правила МТП	Правила примирительного и арбитражного производства МТП, 1975 год
Правила Межамериканской комиссии торгового арбитража	Правила процедуры Межамериканской комиссии торгового арбитража
Регламент Американской ассоциации арбитража	Торговый арбитражный регламент Американской ассоциации арбитража
Правила Торгово-промышленной палаты СССР	Правила о производстве дел во внешнеторговой арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате СССР

Было также уделено внимание положениям различных других арбитражных регламентов.

2) *Структура регламента*

8. Регламент разбит на 4 раздела:

Раздел I. Вводные правила (статьи 1—5);

Раздел II. Назначение арбитров (статьи 6—13);

Раздел III. Процедура арбитража (статьи 14—26);

Раздел IV. Решение (статьи 27—34).

9. В соответствии с решением Комиссии, принятым на ее восьмой сессии и упомянутым в пункте 1, выше, предлагаемый регламент предназначен для тех случаев, когда в соответствии с соглашением сторон спор передается на рассмотрение единоличного арбитра или арбитражного трибунала, состоящего из трех арбитров, который создан специально (ad hoc) для урегулирования данного спора.

3) *Арбитражная оговорка или соглашение*

10. Соглашение о передаче споров на рассмотрение арбитража, как правило, заключается до возникновения спора и содержится в одном из положений договора (в арбитражной оговорке) или в отдельном арбитражном соглашении. Реже арбитражное соглашение заключается как отдельный документ после возникновения спора. Арбитражная оговорка или отдельное арбитражное соглашение должны быть тщательно составлены, поскольку они служат юридической основой для арбитражного разбирательства. Можно отметить, что арбитры не имеют права выходить за рамки арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения.

11. Можно также отметить, что, согласно пункту 1 статьи 1 регламента, применимость данного регламента зависит от прямо выраженной письменной ссылки на него в арбитражной оговорке или отдельном арбитражном соглашении. Простое указание в арбитражной оговорке или отдельном арбитражном соглашении на то, что все споры, которые могут возникнуть из договора, будут регулироваться в соответствии с Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ, будет достаточным.

12. Однако, поскольку неправильная или неполная арбитражная оговорка или отдельное арбитражное соглашение могут привести к трудностям и задержкам в арбитражном разбирательстве, рекомендуется включать приводимый ниже текст. Этот текст четко ограничивает сферу арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения и, давая арбитрам полномочия принимать решения по широкому кругу споров, снижает вероятность утверждений о том, что споры, связанные с тем или иным договором, неподсудны арбитрам. Текст этой основной типовой арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения следующий:

«Любой спор, разногласие или претензия, вытекающие из настоящего договора или его нарушения, прекращения или недействительности или связанные с ним, разрешаются путем арбитражного разбирательства в соответствии с Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ, который по заявлению сторон является известным для них. Постановление по решению арбитра (арбитров) может быть вынесено любым компетентным судом».

13. Последнее предложение в приведенном выше тексте было добавлено для облегчения в не-

которых правовых системах практики обеспечения исполнения в судебном порядке не арбитражного решения, а постановления компетентного суда, основанного на решении.

4) *Возможные добавления к основной типовой арбитражной оговорке или отдельному арбитражному соглашению*

14. Арбитражная оговорка или отдельное арбитражное соглашение по своему содержанию могут быть шире, чем простое согласие сторон о передаче определенных категорий споров на арбитражное рассмотрение в соответствии с регламентом. В ходе арбитражного разбирательства могут возникнуть некоторые вопросы, которые стороны могли бы разрешить, включив в арбитражную оговорку или отдельное арбитражное соглашение соответствующие положения. Содержащиеся в типовой арбитражной оговорке или отдельном арбитражном соглашении положения, разрешающие эти проблемы, могут также обратить внимание сторон на эти потенциальные проблемы. Возможные дополнения касаются следующего:

a) *Компетентный орган*

15. В регламенте предусматривается, что в определенных случаях арбитры назначаются «компетентным органом». Назначение производится компетентным органом, когда стороны не достигли согласия о выборе единоличного арбитра (статья 7, пункты 3 и 6) или суперарбитра (статья 8, пункты 5 и 8) и когда сторона не назначает арбитра в случае создания третейского суда из трех арбитров (статья 8, пункт 3). В регламенте также предусматривается, что решение по заявлению об отводе арбитра должно выноситься компетентным органом (статья 11, пункт 1). В соответствии с регламентом стороны уполномочиваются по своему усмотрению определять компетентный орган, которым может быть физическое лицо или учреждение. Они могут согласиться об определении назначающего органа в арбитражной оговорке или в отдельном арбитражном соглашении или на более поздней стадии, уже после возникновения спора, передаваемого на рассмотрение арбитража. В регламенте также устанавливается порядок определения компетентного органа, если стороны не могут прийти к согласию по этому вопросу (статья 7, пункт 4, и статья 8, пункты 3 и 6). Однако, поскольку определение компететеного органа сторонами до начала арбитражного разбирательства может ускорить как назначение арбитров, так и принятие решений по возможным отводам, рекомендуется, чтобы компетентный орган устанавливался в арбитражной оговорке или отдельным арбитражным соглашением путем добавления к ним следующего:

«Стороны также согласились о том, что:

i) компететным органом будет ...» [фамилия лица или название учреждения].

b) *Число арбитров*

16. В соответствии со статьей 6 регламента стороны могут решить, будет ли спор рассматриваться единоличным арбитром или третейским судом из трех арбитров. Стороны могут согласиться о числе арбитров в арбитражной оговорке или отдельном арбитражном соглашении, или же они могут установить число арбитров после того, как становятся известными детали спора, передаваемого на рассмотрение арбитража. Если требуемое число арбитров может быть определено в момент заключения арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения, включение этого указания в арбитражную оговорку или отдельное арбитражное соглашение может ускорить арбитражное разбирательство. Такое положение может быть выражено следующим образом:

«Стороны также согласились о том, что:
число арбитров будет составлять ...» (один или три).

c) *Место арбитража*

17. В соответствии с пунктом 1 статьи 15 местом проведения арбитража является место, согласованное сторонами. Если такого соглашения достигнуто не было, то место определяется арбитрами. Кроме того, в соответствии с пунктом 4 статьи 15 решение должно быть вынесено в месте арбитража. В момент заключения сторонами соглашения о передаче споров на рассмотрение арбитража они могут не пожелать определить место арбитража, поскольку установление наиболее подходящего места проведения арбитража может зависеть от характера или обстоятельств спора, который будет представлен на рассмотрение арбитража. В тех случаях, когда место проведения арбитража возможно определить в момент заключения соглашения об арбитраже, такой выбор может быть указан в арбитражной оговорке или отдельном арбитражном соглашении в следующих выражениях:

«Стороны также согласились о том, что:
местом арбитража будет ...» (название города или страны).

d) *Языки*

18. В соответствии с пунктом 1 статьи 16 язык или языки, используемые в арбитражном разбирательстве, определяются соглашением между сторонами. При отсутствии такого соглашения арбитры сами определяют язык на основании положения этого пункта. Стороны могут счесть удобным уточнить этот вопрос в арбитражной оговорке или отдельном арбитражном соглашении следующим образом:

«Стороны также согласились о том, что:
языком или языками, используемыми в арбитражном разбирательстве, будут ...» (язык или языки).

e) *Арбитраж* ex aequo et bono *или «дружеские посредники»*

19. В соответствии с пунктом 3 статьи 28 арбитры могут принимать решение по переданному им спору ex aequo et bono или в качестве «дружеских посредников» только в том случае, если стороны ясно уполномочили их на это и арбитражное право страны вынесения решения допускает такой арбитраж. Стороны могут пожелать уполномочить арбитров на вынесение такого решения в арбитражной оговорке или отдельном арбитражном соглашении.

f) *Типовая арбитражная оговорка или отдельное арбитражное соглашение*

20. В свете указанных выше замечаний предлагается для принятия следующая формулировка арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения:

«Любой спор, разногласие или претензия, вытекающие из настоящего договора или его нарушения, прекращения или недействительности или связанные с ним, разрешаются путем арбитражного разбирательства в соответствии с Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ, которые по заявлению сторон являются известными для них. Постановление по решению арбитра (арбитров) может быть вынесено любым компетентным судом.

Стороны также согласились о том, что:

a) компетентным органом будет ... (фамилия лица или название учреждения);

b) число арбитров будет составлять ... (один или три);

c) местом арбитража будет ... (название города или страны);

d) языком или языками, используемыми в арбитражном разбирательстве, будут ...;

[*e*) предоставление арбитрам полномочий, если это считается желательным, действовать ex aequo et bono или в качестве „дружеских посредников"]».

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТОРГОВЫЙ АРБИТРАЖНЫЙ РЕГЛАМЕНТ (ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ПРОЕКТ)

РАЗДЕЛ I. ВВОДНЫЕ ПРАВИЛА

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 1

1. Настоящий Регламент применяется, когда стороны в договоре путем письменного соглашения, содержащего прямую ссылку на Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ, согласились о том, что споры, возникающие из этого договора, рассматриваются в соответствии с настоящим Регламентом.

2. «Стороны» означают физические или юридические лица, включая юридические лица публичного права.

3. «Письменное соглашение» означает арбитражную оговорку в договоре или отдельное арбитражное соглашение, включая соглашение, заключенное путем обмена письмами, подписанными сторонами, или путем обмена телеграммами или телетайпными сообщениями.

4. «Споры, возникающие из этого договора», включают в себя существующие или могущие возникнуть в будущем споры, которые возникают из договора, заключенного между сторонами, или касаются его нарушения, прекращения или недействительности.

ИЗМЕНЕНИЕ НАСТОЯЩЕГО РЕГЛАМЕНТА

Статья 2

Стороны в любое время могут заключить письменное соглашение, изменяющее любое положение настоящего Регламента, включая любые сроки, установленные настоящим Регламентом или в соответствии с ним.

ПОЛУЧЕНИЕ СООБЩЕНИЙ; ИСЧИСЛЕНИЕ СРОКОВ

Статья 3

1. Для целей настоящего Регламента уведомление, извещение, сообщение или предложение одной стороны другой стороне считаются поступившими в тот день, в какой они доставлены в постоянное местожительство или местонахождение предприятия другой стороны, или, если данная сторона не имеет такого местожительства или предприятия, в его последнее известное местожительство или последнее известное местонахождение его предприятия.

2. Для целей исчисления какого-либо срока, установленного по настоящему Регламенту, течение такого срока начинается со дня получения уведомления, извещения, сообщения или предложения, причем этот день считается первым днем такого срока. Если последний день такого срока приходится на официальный праздник или выходной день в местожительстве или в местонахождении предприятия адресата, то данный срок продлевается до следующего первого рабочего дня. При подсчете данного срока учитываются официальные праздники или нерабочие дни, приходящиеся на соответствующий период.

УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ АРБИТРАЖЕ

Статья 4

1. Сторона, по инициативе которой начинается арбитражное разбирательство (здесь и далее именуемая «истцом»), уведомляет другую сторону (здесь и далее именуемую «ответчиком») о применении арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения, заключенного между ними.

2. Арбитражное разбирательство считается начавшимся в день доставки такого уведомления (здесь и далее именуемого «уведомлением об арбитраже») в постоянное местожительство или местонахождение предприятия ответчика, или, если он не имеет такого местожительства или

предприятия, в его последнее известное местожительство или последнее известное местонахождение его предприятия.

3. Такое уведомление об арбитраже имеет следующее содержание, не являющееся исчерпывающим:

a) названия и адреса сторон;

b) ссылка на применяемую арбитражную оговорку или соглашение;

c) ссылка на договор, из которого или в отношении которого возникает спор;

d) общий характер иска и указание соответствующей суммы, если таковая истребуется;

e) искомое средство защиты;

f) предложение относительно числа арбитров (например, один или три), если стороны заранее не пришли к согласию об этом.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

Статья 5

Любая сторона может быть представлена адвокатом или агентом после сообщения другой стороне имени и адреса такого лица. Считается, что данное сообщение было направлено, если адвокат или агент от имени какой-либо стороны представляет уведомление об арбитраже, исковое заявление, письменное возражение ответчика или встречный иск.

РАЗДЕЛ II. НАЗНАЧЕНИЕ АРБИТРОВ

ЧИСЛО АРБИТРОВ

Статья 6

Если стороны заранее не договорились о числе арбитров (например, один или три) и если в течение 15 дней с момента получения ответчиком направленного истцом уведомления об арбитраже стороны не договорились о том, что будет лишь один арбитр, то назначаются три арбитра.

НАЗНАЧЕНИЕ ЕДИНОЛИЧНОГО АРБИТРА

Статья 7

1. Если назначается единоличный арбитр, то данный арбитр должен иметь иную национальность, чем стороны.

2. Истец телеграммой или по телетайпу предлагает ответчику имена одного или более лиц, одно из которых должно выступать в качестве единоличного арбитра. Стороны стремятся достичь соглашения по вопросу о выборе единоличного арбитра в течение 30 дней после получения ответчиком предложения истца.

3. Если по истечении этого срока стороны не достигли соглашения о выборе единоличного арбитра или если до истечения этого срока стороны пришли к выводу, что такого соглашения достичь невозможно, то единоличный арбитр назначается компетентным органом, который стороны определили ранее. Если определенный ранее компетентный орган не желает или не в состоянии действовать в качестве такового или если стороны не определили такой орган, то истец телеграммой или по телетайпу предлагает ответчику названия или имена одного или более учреждений или лиц, одно из которых должно выступать в качестве компетентного органа. Стороны стремятся достичь соглашения о выборе компетентного органа в течение 15 дней после получения ответчиком предложения истца.

4. Если по истечении этого срока стороны не достигли соглашения о выборе компетентного органа, то истец обращается с просьбой о решении этого вопроса либо

a) к Генеральному секретарю Постоянного третейского суда в Гааге, либо

b) [здесь необходимо указать соответствующий орган или учреждение, которое должно быть создано под эгидой Организации Объединенных Наций].

Органы, упомянутые в подпунктах *a* или *b*, могут потребовать от любой из сторон такую информацию, какую они считают необходимой для осуществления своих функций. Они сообщают обеим сторонам название выбранного ими компетентного органа.

5. Истец направляет компетентному органу копию уведомления об арбитраже, копию договора, из которого или относительно которого возник спор, и копию арбитражного соглашения, если оно не содержится в данном договоре.

6. Компетентный орган назначает единоличного арбитра в соответствии со следующим списком-процедурой:

компетентный орган направляет обеим сторонам идентичный список, состоящий не менее чем из трех имен;

в течение 15 дней после получения этого списка каждая сторона может возвратить его компетентному органу, исключив имя или имена, против которых она возражает, и пронумеровав остающиеся в списке имена в том порядке, в каком она их предпочитает;

по истечении вышеуказанного срока компетентный орган назначает единоличного арбитра из одобренного списка имен, возвращенного ему, в соответствии с порядком, в каком стороны их предпочитают.

Если по какой-либо причине назначение в соответствии с данной процедурой не может состояться, то компетентный орган вправе назначить единоличного арбитра по своему усмотрению.

Компетентный орган может потребовать от любой из сторон такую информацию, какую он считает необходимой для осуществления своих функций.

НАЗНАЧЕНИЕ ТРЕХ АРБИТРОВ

Статья 8

1. Если назначаются три арбитра, то каждая сторона назначает одного арбитра. Назначенные таким образом два арбитра выбирают третьего арбитра, который выступает в качестве председателя арбитража.

2. Председательствующий арбитр имеет иную национальность, чем стороны.

3. Если в течение 15 дней после получения уведомления истца о назначении арбитра ответчик не уведомил истца телеграммой или по телетайпу о назначенном им арбитре, то истец,

a) если стороны заранее определили компетентный орган, обращается к этому органу с просьбой назначить второго арбитра,

b) если ранее определенный компетентный орган не желает или не в состоянии действовать в качестве такового или если стороны не определили такой орган, обращается в любой орган, указанный в пункте 4 статьи 7, с просьбой определить компетентный орган.

Компетентный орган вправе назначить второго арбитра по своему усмотрению.

4. Если в течение 15 дней после назначения второго арбитра эти два арбитра не достигнут соглашения о выборе председательствующего арбитра, то истец телеграммой или по телетайпу предлагает ответчику имена одного или более лиц, одно из которых будет выступать в качестве председательствующего арбитра. Стороны стремятся достичь соглашения о выборе председательствующего арбитра в течение 30 дней после получения ответчиком предложения истца.

5. Если по истечении этого срока стороны не достигли соглашения о выборе председательствующего арбитра или если до истечения этого срока стороны пришли к выводу, что такого соглашения достичь невозможно, то председательствующий арбитр назначается компетентным органом, который стороны определили ранее. Если определенный ранее компетентный орган не желает или не в состоянии действовать в качестве такового или если стороны не определили такой орган, то истец телеграммой или по телетайпу предлагает ответчику названия или имена одного или более учреждений или лиц, одно из которых будет выступать в качестве компетентного органа. Стороны стремятся достичь соглашения о выборе компетентного органа в течение 15 дней после получения ответчиком предложения истца.

6. Если по истечении этого срока стороны не достигли соглашения о выборе компетентного органа, то истец обращается к какому-либо из органов, указанных в пункте 4 статьи 7, с просьбой определить компетентный орган. Орган, которому направлена такая просьба, вправе потребовать от любой из сторон такую информацию, какую он считает необходимой для осуществления своих функций. Он сообщает обеим сторонам название выбранного им компетентного органа. Компетентный орган вправе потребовать от любой из сторон такую информацию, какую он считает необходимой для осуществления своих функций.

7. Истец направляет компетентному органу копию уведомления об арбитраже, копию договора, из которого или относительно которого возник спор, и копию арбитражного соглашения, если оно не содержится в данном договоре.

8. Компетентный орган назначает председательствующего арбитра в соответствии с положениями пункта 6 статьи 7.

ОТВОД АРБИТРОВ

Статья 9

1. Любая из сторон вправе дать отвод любому арбитру, включая единоличного арбитра или председательствующего арбитра, независимо от того, был ли данный арбитр:

первоначально предложен или назначен ею, или

назначен другой стороной или компетентным органом, или

выбран обеими сторонами или другими арбитрами,

если имеются обстоятельства, вызывающие оправданные сомнения в отношении беспристрастности и независимости данного арбитра.

2. Обстоятельства, упомянутые в пункте 1 этой статьи, включают в себя любую финансовую или личную заинтересованность арбитра в исходе арбитражного разбирательства или любую семейную связь или любую коммерческую связь в настоящем или в прошлом арбитра с любой из сторон или ее адвокатом или агентом.

3. Будущий арбитр сообщает тем, кто обращается к нему в связи с возможным его назначением, любые обстоятельства, которые могут вызвать оправданные сомнения в отношении его беспристрастности или независимости. Арбитр, будучи уже назначенным или выбранным, сообщает о таких обстоятельствах сторонам, за исключением случаев, когда они уже были информированы об этих обстоятельствах.

Статья 10

1. Отвод арбитру должен быть заявлен в течение 30 дней после того, как о его назначении было сообщено заявляющей отвод стороне, или в течение 30 дней после того, как обстоятельства, упомянутые в статье 9, стали известны данной стороне.

2. Уведомление об отводе направляется другой стороне и отводимому арбитру. Такое уведомление составляется в письменной форме и содержит причины отвода.

3. Когда отвод арбитру был заявлен одной из сторон, другая сторона может согласиться с

данным отводом. Арбитр также может после отвода уйти со своего поста. В обоих случаях новый арбитр назначается или выбирается в соответствии с процедурой, применяемой в отношении назначения или выбора арбитра, как предусмотрено в статье 7 или 8.

Статья 11

1. Если другая сторона не согласна с отводом и отводимый арбитр не уходит со своего поста, то решение по отводу принимается:

a) если первоначальное назначение было осуществлено компетентным органом, то этим органом;

b) если первоначальное назначение не было осуществлено компетентным органом, однако этот компетентный орган был заранее определен, то этим органом;

c) во всех других случаях — компетентным органом, который должен быть определен в соответствии с положениями статьи 7 или 8.

2. Если в случаях, упомянутых в подпунктах *a, b* и *c* пункта 1, компетентный орган поддерживает отвод, то новый арбитр назначается или избирается в соответствии с процедурой, применимой к назначению или выбору арбитра, как предусмотрено в статье 7 или 8, но в случаях, когда данная процедура предусматривает определение компетентного органа, назначение арбитра осуществляется компетентным органом, вынесшим решение по отводу.

СМЕРТЬ ИЛИ ОТСТАВКА АРБИТРА; НЕВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛНЕНИЯ АРБИТРОМ СВОИХ ОБЯЗАННОСТЕЙ ИЛИ ЕГО БЕЗДЕЙСТВИЕ

Статья 12

1. В случае смерти или отставки арбитра в ходе арбитражного разбирательства в соответствии с процедурой назначения или выбора арбитра, предусмотренной в статье 7 или 8, назначается или выбирается заменяющий арбитр.

2. В случае невозможности исполнения арбитром своих обязанностей или его бездействия в отношении отвода или замены арбитра применяется процедура, предусмотренная в статьях 10 и 11.

3. В случае замены единоличного или председательствующего арбитра повторяются все слушания, которые имели место до этой замены. В случае замены любого другого арбитра такие предыдущие слушания повторяются по усмотрению арбитража.

ДАННЫЕ ПО ПРЕДЛАГАЕМЫМ АРБИТРАМ

Статья 13

В случаях, когда в связи с назначением арбитров стороны или компетентный орган предлагают имена одного или более лиц, необходимо представить полные имена, адреса и данные о национальной принадлежности этих лиц, сопровождаемые, насколько это возможно, описанием их квалификации для назначения их в качестве арбитров.

РАЗДЕЛ III. АРБИТРАЖНАЯ ПРОЦЕДУРА

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 14

1. С соблюдением настоящих правил арбитры могут осуществлять арбитражное разбирательство таким образом, какой они считают надлежащим, при условии равного и беспристрастного отношения к сторонам.

2. Если какая-либо из сторон обратится с соответствующей просьбой, арбитры проводят слушания с представлением показаний свидетелей, включая показания экспертов, или с представлением устных аргументов. В случае отсутствия такой просьбы арбитры принимают решение о том, проводить ли такие слушания или осуществлять разбирательство только лишь на основании документов и других письменных материалов.

3. Все документы или информация, представленные одной из сторон арбитрам, одновременно передаются этой стороной другой стороне.

МЕСТО АРБИТРАЖА

Статья 15

1. Если стороны не достигли соглашения в отношении места ведения арбитражного разбирательства, такое место устанавливается арбитрами.

2. Арбитры могут определить место арбитража в пределах страны или города, о которых было достигнуто согласие между сторонами. Они могут заслушивать свидетелей или проводить промежуточные заседания для консультаций между собой в любом месте, которое они считают надлежащим, с учетом требований арбитража.

3. Арбитры могут проводить свои заседания в любом месте, которое они считают надлежащим, для осмотра товаров, другого имущества или документов. Стороны должны быть заранее информированы, с тем чтобы они имели возможность присутствовать при таком осмотре.

4. Решение выносится в месте проведения арбитража.

ЯЗЫК

Статья 16

1. С учетом соглашения, заключенного сторонами, арбитры сразу же после своего назначения определяют язык или языки, которые должны использоваться в ходе разбирательства. Это определение применяется к исковому заявлению, письменному возражению ответчика и к любым другим письменным заявлениям и, если прово-

дится устное разбирательство, к языку или языкам, которые должны использоваться в ходе такого разбирательства.

2. Арбитры могут издать приказ о том, чтобы любые документы, приложенные к исковому заявлению или к письменному возражению ответчика, и любые дополнительные документы или вещественные доказательства, представленные в ходе разбирательства на языке подлинника, сопровождались переводом на язык или языки, о которых согласились стороны или которые были определены арбитрами.

ИСКОВОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ

Статья 17

1. В течение срока, устанавливаемого арбитрами, истец направляет ответчику и каждому из арбитров исковое заявление в письменной форме.

К нему должны быть приложены копии договора и арбитражного соглашения, если оно не содержится в самом договоре.

2. Исковое заявление должно включать в себя следующие данные:

a) названия и адреса сторон;

b) изложение фактов, подтверждающих иск;

c) спорные вопросы;

d) искомое средство защиты.

Истец может приложить к своему исковому заявлению все документы, которые он считает уместными, или может добавить ссылку на документы, которые он представит в будущем.

3. В ходе арбитражного разбирательства иск с разрешения арбитров может быть дополнен или изменен при условии, что ответчик получит возможность осуществить свое право на защиту в отношении этого изменения.

ПИСЬМЕННОЕ ВОЗРАЖЕНИЕ ОТВЕТЧИКА ПО ИСКУ

Статья 18

1. В течение срока, устанавливаемого арбитрами, ответчик направляет истцу и каждому из арбитров свое письменное возражение по иску.

2. В письменном возражении ответчика по иску содержатся ответы на данные, указанные в подпунктах *b*, *c* и *d* искового заявления (статья 17, пункт 2). Ответчик может приложить к своему письменному возражению документы, на которые он опирается в своей защите, или может добавить ссылку на документы, которые он представит в будущем.

3. В своем письменном возражении ответчик может предъявить встречный иск, вытекающий из того же договора, или предъявить иск, вытекающий из того же договора, в целях зачета.

4. Положения пунктов 2 и 3 статьи 17 применяются в отношении встречного иска и иска, предъявленного в целях зачета.

ЗАЯВЛЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО КОМПЕТЕНТНОСТИ АРБИТРА

Статья 19

1. Арбитры вправе выносить постановления по возражениям об отсутствии у них компетенции, включая любые возражения в отношении существования или действительности арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения.

2. Арбитры вправе устанавливать существование или действительность договора, часть которого составляет арбитражная оговорка. В целях статьи 19 арбитражная оговорка, которая составляет часть договора и которая предусматривает арбитражное разбирательство в соответствии с настоящим Регламентом, рассматривается в качестве соглашения, не зависящего от других условий данного договора. Решение арбитров о том, что данный договор ничтожен, не влечет за собой автоматически недействительности арбитражной оговорки.

3. Заявление о том, что арбитры не обладают надлежащей компетенцией, делается не позже, чем в письменном возражении ответчика по иску или, в отношении встречного иска, в ответе на встречный иск. Если такого рода заявление делается на более поздней стадии, то арбитры тем не менее могут признать это заявление при условии, что задержка в его подаче оправдана существующими обстоятельствами.

4. Арбитры могут вынести постановление по такому заявлению, рассматривая его в качестве предварительного вопроса, или могут приступить к арбитражному разбирательству и вынести по нему постановление в своем окончательном решении.

ПОСЛЕДУЮЩИЕ ПИСЬМЕННЫЕ ЗАЯВЛЕНИЯ: ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ИЛИ ВЕЩЕСТВЕННЫЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА

Статья 20

1. Арбитры принимают решение по вопросу о том, какие последующие заявления, в дополнение к исковому заявлению и письменному возражению ответчика по иску, требуются от сторон или могут быть представлены ими, и устанавливают сроки для представления таких заявлений. Однако если стороны согласились о последующем обмене письменными заявлениями, то арбитры принимают такие заявления.

2. Если в письменном возражении ответчика по иску содержится встречный иск, то арбитры предоставляют истцу возможность представить письменный ответ на этот иск.

3. В любое время в ходе арбитражного разбирательства арбитры вправе требовать от сторон представления дополнительных документов или вещественных доказательств в течение устанавливаемого ими срока.

СРОКИ

Статья 21

Сроки, установленные арбитрами для представления письменных заявлений, не должны превышать 45 дней, а в случае представления письменного возражения ответчика по иску — 15 дней. Однако арбитры могут продлить эти сроки, если они придут к выводу, что такое продление является оправданным.

СЛУШАНИЯ. ПОКАЗАНИЯ СВИДЕТЕЛЕЙ

Статья 22

1. В случае проведения устного разбирательства арбитры направляют сторонам соответствующие заблаговременные уведомления о дате, времени и месте такого разбирательства.

2. Если должны быть заслушаны показания свидетелей, то по меньшей мере за 15 дней до слушания каждая сторона сообщает арбитрам и другой стороне имена и адреса свидетелей, которых она намеревается вызвать, и язык, на котором эти свидетели будут давать свои показания.

3. Арбитры принимают необходимые меры для осуществления устного перевода устных заявлений, сделанных в ходе разбирательства, и составления стенографических отчетов, если они считают это необходимым по обстоятельствам дела или если стороны согласились на это и уведомили арбитров о таком соглашении не менее чем за 15 дней до слушания.

4. Слушания проходят при закрытых дверях, если стороны не договорились об ином. По согласию сторон арбитры могут разрешить иным лицам, помимо сторон и их адвокатов или агентов, присутствовать во время слушания. В ходе дачи показаний другими свидетелями арбитры могут потребовать удаления любого свидетеля или свидетелей. Арбитры также свободны определять способ допроса свидетелей.

5. Показания свидетелей могут также представляться в форме письменных заявлений, подписанных ими.

6. Арбитры принимают решения в отношении признания допустимости, относимости и существенности предлагаемых показаний.

ВРЕМЕННЫЕ МЕРЫ ЗАЩИТЫ

Статья 23

1. По просьбе любой из сторон арбитры вправе принимать любые временные меры, которые они считают необходимыми, в отношении предмета спора, включая меры, направленные на сохранение товаров, являющихся предметом спора, например издание приказа о передаче их на хранение третьей стороне или приказа о продаже скоропортящихся товаров.

2. Такого рода временные меры могут приниматься в форме промежуточного решения. Арбитры вправе потребовать предоставления обеспечения расходов по осуществлению таких мер.

3. Просьба об осуществлении временных мер также может быть адресована какому-либо судебному органу. Такого рода просьба не будет считаться несовместимой с арбитражным соглашением или отказом от этого соглашения.

ЭКСПЕРТЫ

Статья 24

1. Арбитры могут назначить одного или более экспертов, с тем чтобы они в письменном виде представили им доклад по конкретным вопросам, устанавливаемым арбитрами. Копия установленных арбитрами полномочий экспертов передается сторонам.

2. Стороны представляют эксперту любую относящуюся к делу информацию или направляют ему на осмотр любые относящиеся к делу документы или товары, которые он может потребовать от них. Любой спор между какой-либо из сторон и таким экспертом в отношении уместности затребованной информации или направления документов или товаров передается арбитрам для принятия по нему решения.

3. По получении доклада эксперта арбитры препровождают копию доклада сторонам, которым должна быть предоставлена возможность выразить в письменном виде свое мнение по докладу. Любая из сторон вправе исследовать любой документ, на который эксперт ссылается в своем докладе.

4. По просьбе любой из сторон эксперт после представления своего доклада может быть заслушан на заседании, на котором сторонам и их адвокатам или агентам предоставляется возможность присутствовать и допрашивать эксперта. В ходе такого разбирательства любая из сторон может представить свидетелей-экспертов с целью дачи показаний по спорным вопросам. К такого рода процедуре применяются положения статьи 22.

НЕПРЕДСТАВЛЕНИЕ ЗАЯВЛЕНИЯ; ОТСУТСТВИЕ ОДНОЙ ИЗ СТОРОН

Статья 25

1. Если в течение срока, установленного арбитрами в соответствии со статьей 17, истец не представляет свое исковое заявление, то арбитры могут установить другой срок подачи истцом искового заявления. Если в течение дополнительного срока истец без указания уважительных причин не представляет свое исковое заявление, то арбитры издают приказ о прекращении арбитражного разбирательства.

2. Если в течение срока, установленного арбитрами в соответствии со статьей 18, ответчик не представляет свое письменное возражение по ис-

ку без указания уважительных причин, то арбитры вправе продолжать осуществление арбитража.

3. Если без указания уважительных причин одна из сторон не является на заседание, будучи должным образом уведомлена в соответствии с настоящим регламентом, то арбитры вправе продолжать осуществление арбитража; при этом предполагается, что такое разбирательство осуществляется в присутствии всех сторон.

4. Если одна из сторон, будучи должным образом уведомлена, без указания уважительных причин не представляет документальных доказательств тогда, когда решение должно выноситься исключительно на основе документов и других письменных материалов, то арбитры могут вынести свое решение на основании имеющихся в их распоряжении доказательств.

ОТКАЗ ОТ РЕГЛАМЕНТА

Статья 26

Любая сторона, которая знает о том, что какое-либо положение или требование настоящего Регламента не было соблюдено, и продолжает участвовать в арбитражном разбирательстве, не заявив немедленно возражений против такого несоблюдения, рассматривается как сторона, отказавшаяся от своего права на возражение.

РАЗДЕЛ IV. РЕШЕНИЕ

ФОРМА РЕШЕНИЯ И ПОСЛЕДСТВИЯ ЕГО ВЫНЕСЕНИЯ

Статья 27

1. Помимо вынесения окончательного решения, арбитры вправе выносить промежуточные, предварительные или частичные решения.

2. Решение является обязательным для сторон. Решение излагается в письменной форме и содержит в себе мотивы, на которых оно основано, за исключением случаев, когда стороны прямо заявили, что эти мотивы не должны приводиться.

3. При наличии трех арбитров решение выносится большинством арбитров.

4. Решение должно быть подписано арбитрами. При наличии трех арбитров неподписание решения одним из них не влияет на действительность данного решения. В решении приводится причина отсутствия подписи одного из арбитров.

5. Решение может быть опубликовано только с согласия обеих сторон.

6. Копии решения, подписанные арбитрами, передаются арбитрами сторонам.

7. Если закон об арбитражном разбирательстве страны вынесения решения требует передачи решения в архив или его регистрации, то арбитры должны выполнить это требование в течение предусмотренного данным законом срока.

ПРИМЕНЯЕМОЕ ПРАВО

Статья 28

1. Арбитры применяют то право, на которое стороны указывают как на право, применимое к существу их спора. Такого рода указание должно содержаться в прямо выраженной оговорке или недвусмысленным образом вытекать из условий договора.

2. При отсутствии такого указания сторон арбитры применяют право, определяемое в соответствии с коллизионными нормами, которые они считают применимыми.

3. Арбитры выносят решение ex aequo et bono или в качестве «дружеских посредников» лишь в том случае, если стороны уполномочили арбитров на это и если арбитражное право страны вынесения решения допускает данный вид арбитража.

4. В любом случае арбитры принимают во внимание условия договора и торговые обычаи.

УРЕГУЛИРОВАНИЕ ИЛИ ДРУГИЕ ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ПРЕКРАЩЕНИЯ РАССМОТРЕНИЯ СПОРА

Статья 29

1. Если до вынесения решения стороны достигают соглашения об урегулировании спора, то арбитры либо выносят решение о прекращении арбитражного разбирательства, либо, если об этом просят обе стороны и арбитры с этим согласны, фиксируют урегулирование в форме арбитражного решения на согласованных условиях. Арбитры не обязаны излагать мотивы такого решения. Если до вынесения решения продолжение арбитражного разбирательства становится ненужным или невозможным по какой-либо другой причине, то арбитры уведомляют стороны о своем намерении издать приказ о прекращении разбирательства. Арбитры правомочны издать такой приказ в том случае, если ни одна из сторон не возражает против прекращения разбирательства.

2. Арбитры в приказе о прекращении арбитражного разбирательства или в арбитражном решении на согласованных условиях устанавливают сумму арбитражных издержек, как это предусмотрено в статье 33. Если стороны не договорились об ином, то арбитры распределяют издержки между сторонами таким образом, как они считают необходимым.

3. Копии приказа о прекращении арбитражного разбирательства или арбитражного решения на согласованных условиях, подписанные арбитрами, передаются арбитрами сторонам. Если выносится арбитражное решение на согласованных условиях, то применяются положения пункта 7 статьи 27.

ТОЛКОВАНИЕ РЕШЕНИЯ

Статья 30

1. В течение 30 дней после получения решения любая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитров дать толкование решения.

Такое толкование является обязательным для сторон.

2. Такое толкование дается в письменной форме в течение 45 дней после получения соответствующей просьбы, при этом применяются положения пунктов 3—7 статьи 27.

ИСПРАВЛЕНИЕ ОШИБОК В РЕШЕНИИ

Статья 31

1. В течение 30 дней после получения решения любая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитров исправить любую ошибку в расчетах, любую канцелярскую или типографскую ошибку или любую ошибку аналогичного характера. В течение 30 дней после сообщения решения сторонам арбитры могут исправить такого рода ошибки по своей инициативе.

2. Такие исправления ошибок осуществляются в письменной форме, при этом применяются положения пунктов 6 и 7 статьи 27.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ

Статья 32

1. В течение 30 дней после получения решения любая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитров вынести дополнительное решение в отношении требований, которые предъявлялись в ходе арбитражного разбирательства, однако опущены в решении.

2. Если арбитры считают просьбу о вынесении дополнительного решения оправданной и считают, что данное упущение может быть исправлено без проведения какого-либо нового разбирательства, то в течение 60 дней после получения такой просьбы арбитры дополняют свое предыдущее решение.

3. Если выносится дополнительное решение, то применяются положения пунктов 2—7 статьи 27.

ИЗДЕРЖКИ

Статья 33

1. В своем решении арбитры устанавливают сумму арбитражных издержек. Термин «издержки» включает в себя:

a) гонорар арбитров, сумма которого должна устанавливаться самими арбитрами и указываться отдельно;

b) путевые и все другие расходы, понесенные арбитрами;

c) оплату услуг экспертов и другой помощи, запрошенной арбитрами;

d) путевые расходы свидетелей в том размере, в каком они одобрены арбитрами;

e) компенсацию за правовую помощь выигравшей дело стороне, если требование о такой компенсации было заявлено в ходе арбитражного разбирательства, и только в том размере, в каком эта компенсация рассматривается арбитрами разумной и надлежащей;

f) любые суммы, требуемые назначающим органом за свои услуги.

2. В принципе арбитражные издержки должны выплачиваться проигравшей дело стороной. Однако арбитры могут распределить возмещение издержек между сторонами, если они считают, что такое распределение является разумным.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОКРЫТИЯ ИЗДЕРЖЕК

Статья 34

1. Арбитры после их назначения могут потребовать от каждой из сторон внести равную сумму в качестве залога на покрытие арбитражных издержек.

2. В ходе арбитражного разбирательства арбитры могут потребовать от сторон внесения в качестве залога дополнительных сумм.

3. Если требуемый залог не будет полностью выплачен в течение 30 дней после направления сторонам просьбы об этом, то арбитры уведомляют стороны о неуплате и предоставляют обеим сторонам возможность сделать требуемые платежи.

4. Арбитры представляют сторонам отчет о полученных в залог суммах и возвращают им все неизрасходованные остатки.

2. Доклад Генерального секретаря: пересмотренный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ) (добавление): комментарий к проекту арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/112/Add.1) *

РАЗДЕЛ I

Комментарий к статье 1

Введение

1. Цель Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ состоит в облегчении арбитражного разбирательства споров, вытекающих из международных торговых сделок. Эта цель ясно следует из заглавия «Международный торговый арбитражный регламент» и из отдельных положений Регламента, применимых к международному арбитражу, как, например, из положения о том, что единоличный арбитр и председательствующий арбитр должны иметь иную национальность, чем стороны (пункт 1 статьи 7 и пункт 2 статьи 8).

2. Однако Регламент не включает положения, ограничивающего сферу его применения урегулированием споров, вытекающих из международ-

* 12 декабря 1975 года.

ных торговых сделок. Попытка ограничить таким образом сферу применения Регламента путем включения в него соответствующего положения связана с трудной проблемой определения выражения «международная торговая сделка» и могла бы дать новые основания для возражений против арбитражного разбирательства.

3. Более того, нет необходимости в подобном ограничивающем положении. В случае единообразного закона или конвенции, применимых, несмотря на отсутствие конкретного соглашения между сторонами относительно их применимости, определение сферы применения является настоятельно необходимым. И наоборот, если Регламент становится применимым лишь после того, как стороны заключили письменное соглашение о его применимости, достаточно прямого указания предполагаемой сферы применения Регламента. Таким образом, стороны могут предусмотреть применимость Регламента к соответствующим делам по своему усмотрению.

4. Регламент также не содержит требований о том, чтобы оговорка или отдельное соглашение об арбитраже, содержащие ссылку на настоящий Регламент, имели международный характер, в соответствии с которым стороны при их заключении должны иметь свое постоянное местожительство или основное местонахождение предприятий в различных странах. Подобное требование также вызвало бы проблемы толкования и создало бы дополнительные основания для возражений против арбитражного разбирательства.

5. Другая причина отсутствия в Регламенте положения, ограничивающего сферу его применения «международными торговыми сделками», связана с тем обстоятельством, что Регламент позволяет сторонам изменять любое его положение путем письменного соглашения (статья 2). Когда сторонам предоставляется такая возможность, положение об ограничении сферы применимости Регламента перестает быть обязательным, поскольку стороны всегда могут расширить сферу применения Регламента по своему усмотрению.

6. Эти соображения привели к тому, что сфера применения Регламента не ограничена арбитражным разбирательством споров, вытекающих из международных торговых сделок. Поэтому стороны могут применять настоящий Регламент и в отношении чисто внутренних дел, хотя Регламент был подготовлен с учетом международных торговых сделок.

Пункты 1 и 4

7. Согласно пункту 1, Регламент применяется в тех случаях, когда имеется письменное соглашение, содержащее прямую ссылку на Регламент. Письменная форма требуется для того, чтобы избежать неясности относительно применимости Регламента. Это соглашение может быть достигнуто после возникновения спора или — в обычных случаях — задолго до его возникновения путем включения в договор арбитражной оговорки. Согласно пункту 4, категория споров, которые могут регулироваться в соответствии с Регламентом, определяется весьма широко. Формулировка настоящего пункта основана на формулировке пункта 1 статьи I Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров (Нью-Йорк) 1974 года.

Пункт 2

8. Из этого пункта ясно следует, что правительство, государственное учреждение или государственная организация могут быть сторонами арбитражной оговорки или арбитражного соглашения, содержащих ссылку на Регламент. Формулировка этого пункта основана на формулировке пункта 1 статьи II Европейской конвенции о внешнеторговом арбитраже 1961 года, в котором аналогичным образом признается право юридических лиц, считающихся, согласно применимым к ним нормам права, «юридическими лицами публичного права», заключать действительные арбитражные соглашения.

Пункт 3

9. Этот пункт в значительной мере основан на пункте 2 статьи II Нью-Йоркской конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года. Однако, учитывая современную деловую практику, было предусмотрено положение об обмене телексами как о возможном способе заключения арбитражной оговорки или арбитражного соглашения. Аналогичное положение имеется в пункте 2 *а* статьи I Европейской конвенции о внешнеторговом арбитраже 1961 года.

Комментарий к статье 2

1. Согласно этой статье, стороны могут регулировать ход арбитражного разбирательства по своему усмотрению. Требование о том, что изменение Регламента должно быть совершено в письменной форме, направлено на то, чтобы создать уверенность относительно сферы применения подобного изменения.

2. Как можно заметить, согласно статье 26, Регламент может быть изменен в связи с поведением одной стороны, если другая сторона немедленно не возразит в ответ на подобное поведение (подразумеваемый отказ).

Комментарий к статье 3

Пункт 1

1. В Регламенте предусматриваются уведомления, извещения, сообщения или предложения одной стороны другой на различных стадиях арбитражного разбирательства в рамках сроков, установленных настоящим Регламентом. В данном пункте указывается, когда подобные уведомления, извещения, сообщения или предложения считаются поступившими. Этот пункт дополняет содержащееся в первой фразе пункта 2 настоя-

щей статьи правило о начале срока, установленного по Регламенту. Формулировка правила, содержащегося в пункте 1, основывается на формулировке пункта 2 статьи 14 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров (Нью-Йорк) 1974 года.

Пункт 2

2. В ряде положений Регламента указывается, что действия, указанные в такого рода положениях, должны или могут совершаться сторонами или арбитрами в течение оговоренного срока после получения извещения, предложения, уведомления или сообщения (как, например, в статье 6 — после получения уведомления; в пунктах 2 и 3 статьи 7 — после получения предложения; в пункте 3 статьи 8 — после получения уведомления; в пункте 1 статьи 10 — после получения сообщения). В первой фразе настоящего пункта оговаривается день начала такого срока, в то время как в других фразах говорится о влиянии официальных праздников и нерабочих дней на течение этого срока.

Комментарий к статье 4

Пункты 1 и 3

1. Цель уведомления, предусматриваемого в пункте 1, состоит в том, чтобы сообщить ответчику о начале арбитражного разбирательства с целью предъявления ему претензий. Аналогичные положения имеются в статье 3 Арбитражного регламента ЭКЕ, в пункте 3 статьи II Арбитражного регламента ЭКАДВ, в разделе 7 Торгового арбитражного регламента Американской ассоциации арбитража и в разделе 7 Правил процедуры Межамериканской комиссии торгового арбитража.

2. Информация, которую требуется включить в уведомление в соответствии с подпунктами *b*, *c*, *d* и *e* пункта 3, знакомит ответчика с подробностями претензии и дает ему возможность принять решение относительно его будущих действий, например о том, следует ли оспаривать претензию, и, если следует, о том, кого он изберет или назначит арбитром. Подпункт *f* позволяет истцу предпринять на данной стадии шаг, который может быть необходимым для продвижения арбитражного разбирательства, то есть сделать предложение о том, должен ли арбитражный трибунал состоять из одного или трех арбитров.

Пункт 2

3. Время начала арбитражного разбирательства может зависеть от вопроса о том, имеют ли положения внутригосударственного права о погасительных сроках или исковой давности силу в связи со спором или спорами, представленными в арбитраж. В этом пункте устанавливается правило относительно времени, когда арбитражное разбирательство считается начавшимся. Формулировка этого правила основывается на формулировке правила, содержащегося в пункте 2 статьи 14 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров (Нью-Йорк) 1974 года.

Комментарий к статье 5

1. Эта статья наделяет любую сторону правом быть представленной адвокатом или агентом после сообщения другой стороне имени и адреса такого лица. Право быть представленным агентом также признается в статье 30 Арбитражного регламента ЭКЕ, в пункте 8 статьи VI Арбитражного регламента ЭКАДВ, разделе 21 Торгового арбитражного регламента Американской ассоциации арбитража, разделе 20 Правил о производстве дел во внешнеторговой арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате СССР и в пункте 5 статьи 15 Правил примирительного и арбитражного производства Международной торговой палаты.

2. Подобное представительство может иметь место на любой стадии арбитражного разбирательства, включая любое слушание, запрошенное арбитрами (например, в соответствии с пунктом 2 статьи 14), или любое заседание, созванное арбитрами для осмотра товаров (в соответствии с пунктом 3 статьи 15). Сообщение имени адвоката или агента необходимо для заверения другой стороны в том, что этот адвокат или агент обладает необходимыми полномочиями действовать от имени стороны, которую он собирается представлять.

3. Вторая фраза настоящей статьи была добавлена с тем, чтобы учесть то обстоятельство, что в практике арбитража необходимые полномочия всегда существуют и о них не требуется специально сообщать в тех случаях, когда адвокат или агент действуют в соответствии с этими полномочиями. Аналогичное положение содержится в разделе 21 Торгового арбитражного регламента Американской ассоциации арбитража.

РАЗДЕЛ II

Комментарий к статье 6

1. Своевременное достижение сторонами договоренности об арбитражной оговорке или арбитражном соглашении относительно числа арбитров ускорит арбитражное разбирательство, поскольку исчезнет необходимость в указанном в настоящей статье сроке, в течение которого стороны должны договориться о числе арбитров. Во введении к Регламенту (A/CN.9/112, пункт 16) рекомендуется дополнять, когда это возможно, арбитражную оговорку или отдельное арбитражное соглашение, заключенное между сторонами, соглашением относительно числа арбитров.

2. Поскольку обычной практикой при арбитражном разбирательстве споров, вытекающих из сделок международной торговли, является назначение трех арбитров, в этой статье оговаривается, что в случае, если стороны не достигнут договоренности по этому вопросу, назначаются три

арбитра. Аналогичное положение о числе арбитров содержится в разделе 8 Правил о производстве дел во внешнеторговой арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате СССР и статье 4 Арбитражного регламента ЭКЕ.

3. Предусматриваемый настоящей статьей 15-дневный период считается достаточным для того, чтобы стороны могли связаться друг с другом и достичь соглашения относительно желаемого числа арбитров.

4. Был рассмотрен вопрос о том, должна ли настоящая статья содержать положение о том, что, даже когда стороны не достигают соглашения относительно числа арбитров в течение указанного в настоящей статье 15-дневного периода и арбитражный трибунал поэтому должен состоять из трех членов, стороны имеют право достичь впоследствии соглашения о назначении одного арбитра. Считается, что в прямом указании об этом нет необходимости, поскольку желаемый результат может быть достигнут сторонами путем заключения письменного соглашения об изменении настоящей статьи в соответствии со статьей 2.

Комментарий к статье 7

Пункт 1

1. Требование о том, что единоличный арбитр должен иметь иную национальность, чем стороны, направлено на то, чтобы облегчить достижение намеченной цели, а именно, чтобы единоличный арбитр был беспристрастным при исполнении своих обязанностей. Аналогичное требование содержится в пункте 6 статьи 2 Правил примирительного и арбитражного производства Международной торговой палаты. Однако могут возникнуть случаи, когда обе стороны полностью доверяют беспристрастности предлагаемого единоличного арбитра, имеющего национальность одной из сторон. В подобных случаях стороны могут назначить это лицо в качестве единоличного арбитра после достижения письменной договоренности об изменении этого пункта в соответствии с пунктом 2.

Пункт 2

2. Положение настоящего пункта, требующее, чтобы истец сообщил свое предложение телеграммой или по телетайпу, направлено на ускорение арбитражного разбирательства. Считается, что 30 дней являются достаточным сроком для того, чтобы стороны связались друг с другом и достигли соглашения о выборе единоличного арбитра.

Пункт 3

3. Если до истечения 30 дней, предусмотренных в пункте 2 настоящей статьи, стороны приходят к выводу о том, что они не могут достичь соглашения относительно выбора единоличного арбитра, будет иметь место неоправданная задержка арбитражного разбирательства, если стороны тем не менее будут вынуждены ждать истечения сравнительно продолжительного периода в 30 дней до обращения в ранее определенный назначающий орган или до принятия мер по достижению договоренности относительно назначающего органа в тех случаях, когда он не был ранее определен. Поэтому в настоящем пункте предусматривается, что соответствующие меры могут быть приняты непосредственно после того, как стороны пришли к выводу о невозможности достижения договоренности о выборе единоличного арбитра.

4. Поскольку предварительное определение сторонами назначающего органа ускорит арбитражное разбирательство, достигшее стадии, рассматриваемой в настоящем пункте, во введении к Регламенту (A/CN.9/112, пункт 15) * рекомендуется дополнять арбитражную оговорку или отдельное арбитражное соглашение, заключенное между сторонами, соглашением между сторонами, устанавливающим компетентный орган.

5. Хотя стороны могут не быть достаточно уверены в одном и том же лице, которого они могли бы выбрать в качестве единоличного арбитра, они могут иметь достаточную уверенность в способности беспристрастного компетентного органа назначить подходящее лицо. Таким образом, этот пункт требует от сторон, если они предварительно не определили компетентный орган, стремиться к достижению соглашения о выборе такого органа. Предусмотренный период времени, в течение которого они должны достичь подобного соглашения, составляет 15 дней, в отличие от указанного в пункте 2 настоящей статьи 30-дневного срока для достижения соглашения о выборе единоличного арбитра. Считается, что этот более короткий период оправдан в силу того обстоятельства, что стороны, стремящиеся достичь соглашения о выборе компетентного органа, по всей вероятности, будут иметь меньше возможностей для выбора, нежели в том случае, когда они стремятся достичь соглашения о выборе единоличного арбитра.

Пункт 4

6. Если при обстоятельствах, описанных в пункте 3 настоящей статьи, стороны не смогли определить компетентный орган, который назначил бы единоличного арбитра, истец в соответствии с этим пунктом может обратиться в одну из инстанций, упомянутых в подпунктах *a* и *b*, с тем чтобы обеспечить выбор компетентного органа.

Пункт 5

7. Обязательство выслать компетентному органу документы, указанные в этом пункте, возлагается на истца, с тем чтобы обеспечить компетентный орган необходимой информацией для выбора квалифицированного арбитра с целью урегулирования данного спора.

---

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 1, выше.

Пункт 6

8. Список-процедура, которому надлежит следовать в соответствии с этим пунктом, содержится в арбитражных регламентах некоторых арбитражных учреждений, например, в разделе 12 Правил процедуры Межамериканской комиссии торгового арбитража, разделе 12 Торгового арбитражного регламента Американской ассоциации арбитража и в статье 9 Правил института арбитража Нидерландов. Преимущество этой процедуры состоит в том, что она дает возможность сторонам, не достигшим соглашения о назначении единоличного арбитра, иметь некоторое косвенное влияние на конечное назначение, так как она позволяет им выразить свои предпочтения и возражения в отношении имен, сообщенных компетентным органом.

9. Примерами случаев, при которых предпоследняя фраза этого пункта становится применимой вследствие того, что список-процедура не приводит к желаемым результатам, являются: невозвращение списка одной или обеими сторонами, возражение одной или обеих сторон по всем именам списка и невозможность достижения сторонами общего соглашения относительно какого-либо лица в списке.

Комментарий к статье 8

Пункт 1

1. В этом пункте излагается обычная процедура назначения арбитров в тех случаях, когда арбитражный трибунал должен состоять из трех арбитров. Согласно этому пункту, а также пункту 4 настоящей статьи, право выбирать председательствующего арбитра предоставляется в первую очередь арбитрам, а не сторонам. Это решение соответствует практике, действующей при арбитражном разбирательстве торговых споров. Аналогичные положения содержатся в пункте 3 *b* статьи II Арбитражного регламента ЭКАДВ и статье 3 *b* Арбитражного регламента ЭКЕ.

Пункт 2

2. Беспристрастность председательствующего арбитра имеет особое значение в арбитражном трибунале, состоящем из трех арбитров, поскольку другие два арбитра обычно назначаются непосредственно сторонами. Требование о том, чтобы председательствующий арбитр имел иную национальность, чем стороны, имеет своей целью содействовать беспристрастности председательствующего арбитра. Аналогичное положение содержится в пункте 6 статьи 2 Правил примирительного и арбитражного производства МТП. Однако могут встречаться случаи, когда оба назначенные сторонами арбитра или сами стороны полностью уверены в беспристрастности предлагаемого председательствующего арбитра, имеющего национальность одной или обеих сторон. В подобных случаях это лицо может назначаться в качестве председательствующего арбитра после того, как стороны в письменной форме согласились об изменении требования в отношении национальности в соответствии со статьей 2.

Пункт 3

3. В этом пункте предусматривается процедура, в соответствии с которой арбитражное разбирательство может быть продолжено, несмотря на неназначение ответчиком своего арбитра. В подобном случае компетентный орган, по просьбе истца, назначает по своему усмотрению второго арбитра вместо ответчика.

4. Поскольку предварительное определение сторонами компетентного органа ускорит арбитражное разбирательство при рассматриваемых обстоятельствах, во введении к Регламенту (A/CN.9/112, пункт 15) * рекомендуется дополнять арбитражную оговорку или отдельное арбитражное соглашение между сторонами договоренностью между сторонами о выборе компетентного органа.

Пункт 4

5. Цель положения, содержащегося в данном пункте и требующего, чтобы истец сообщил свое предложение телеграммой или по телетайпу, состоит в том, чтобы ускорить арбитражное разбирательство. Считается, что 30 дней являются достаточным сроком для того, чтобы стороны связались друг с другом и достигли соглашения о выборе председательствующего арбитра.

Пункт 5

6. Этот пункт идентичен пункту 3 статьи 7, за исключением того, что этот последний относится к выбору единоличного арбитра, в то время как данный пункт относится к выбору председательствующего арбитра. С оговоркой на это различие в сфере применения настоящего пункта замечания по пункту 3 статьи 7 относятся к настоящему пункту.

Пункт 6

7. Замечания по пункту 4 статьи 7 относятся также к настоящему пункту.

Пункт 7

8. Этот пункт идентичен пункту 5 статьи 7, и замечания по пункту 5 статьи 7 относятся также к настоящему пункту.

Пункт 8

9. Замечания по пункту 6 статьи 7 применимы к настоящему пункту, то есть компетентный орган назначает председательствующего арбитра в соответствии с предусмотренным в этом пункте списком-процедурой.

Комментарий к статье 9

1. Хотя в этой статье указываются категории арбитров, которым можно дать отвод, а также

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, I, выше.

основания для отвода, следует отметить, что содержащиеся в этой статье положения подпадают под обязательные правила, связанные с этими вопросами, которые содержатся в применимом внутригосударственном праве.

Пункт 1

2. Согласно этому пункту, любая из сторон вправе дать отвод любому арбитру, который был выбран или назначен в соответствии с этим Регламентом, независимо от способа выбора или назначения. Этот пункт устанавливает также единое основание для отвода в отношении всех категорий арбитров. Поскольку это основание для отвода имеет общее применение, можно отметить, что арбитр, назначенный одной из сторон в арбитражный трибунал в составе трех членов, может получить отвод на основании того, что существуют обстоятельства, вызывающие оправданное сомнение в отношении беспристрастности или независимости такого арбитра, даже если такие сомнения касаются его отношений со стороной, которая назначила его. Положения, содержащиеся в этом пункте, построены по аналогии с положениями, содержащимися в статье 6 Арбитражного регламента ЭКЕ и в пункте 1 статьи III Арбитражного регламента ЭКАДВ.

Пункт 2

3. Этот пункт содержит перечень, который не является исчерпывающим, обстоятельств, составляющих основания для отвода согласно пункту 1. Доказанность существования обстоятельств ведет к дисквалификации арбитра даже при отсутствии сомнений в отношении беспристрастности и независимости данного арбитра. Этот перечень используется также для определения типичных случаев, которые подпадают под общее основание для отвода, указанное в пункте 1. Пункт 11 Правил процедуры Межамериканской комиссии торгового арбитража и раздел 18 Торгового арбитражного регламента Американской ассоциации арбитража тоже содержат положения, определяющие, что финансовая или личная заинтересованность арбитра является одним из оснований для его дисквалификации.

Пункт 3

4. Поскольку будущему арбитру лучше других известно о существовании обстоятельств, которые могут вызвать его дисквалификацию, этот пункт налагает на него обязательство сообщить о таких обстоятельствах на самой ранней стадии, на которой возможно сделать такое сообщение. Такое сообщение предназначено для исключения возможности назначения арбитров, против которых позднее может быть заявлен результативный отвод. Этим самым исключается нарушение хода арбитражного разбирательства в связи с отводом.

5. Это положение построено по аналогии с положениями, содержащимися в пункте 17 Правил процедуры Межамериканской комиссии торгового арбитража и в разделе 18 Торгового арбитражного регламента Американской ассоциации арбитража. Поскольку назначение может состояться несмотря на такое сообщение со стороны будущего арбитра, при назначении арбитра на него налагается также обязательство сообщить об обстоятельствах, которые могут вызвать его дисквалификацию, сторонам, которым ранее об этом не сообщалось. В результате введения последнего правила в сочетании с предельным сроком заявления об отводе, установленном в пункте 1 статьи 10, большинство отводов будут, вероятно, заявляться на начальной стадии арбитражного разбирательства, когда они вызывают менее серьезные нарушения хода арбитражного разбирательства.

Комментарий к статье 10

Пункт 1

1. Отвод арбитра вызывает нарушение хода арбитражного разбирательства, а результативный отвод приведет к серьезным нарушениям, связанным с необходимостью назначения замены и возможной необходимостью повторения слушаний, проведенных до такого отвода (пункт 3 статьи 12). Поэтому желательно, чтобы отводы, если таковые заявляются, делались на самой ранней, по возможности, стадии арбитражного разбирательства. Установленный в этом пункте 30-дневный срок предусматривает достижение этой цели.

2. Первый 30-дневный срок, упомянутый в этом пункте, будет применяться в случае, когда основание для отвода было уже известно заявляющей отвод стороне в момент, когда такой стороне было направлено уведомление о назначении арбитра, в отношении которого возможен отвод. 30-дневный срок, упомянутый далее, применяется в том случае, если основание для отвода становится известным заявляющей отвод стороне после такого сообщения.

3. Сторона, имеющая право на отвод, может отказаться от такого права. Отказ происходит автоматически при отсутствии отвода в течение применяемого 30-дневного срока, указанного в этом пункте.

Пункт 2

4. Уведомление об отводе, которое требуется в соответствии с этим пунктом, позволяет, в частности, другой стороне принять решение о ее согласии или несогласии с отводом, а отводимому арбитру принять решение об уходе или неуходе со своего поста, как это предусмотрено в пункте 3 данной статьи.

Пункт 3

5. Если другая сторона согласна с отводом, отводимый арбитр отстраняется от этого поста, независимо от мнения отводимого арбитра или от мнения компетентного органа, который мог назначить такого арбитра, независимо от обоснованности отвода.

6. При потере арбитром своего поста в результате обстоятельств, описанных в этом пункте, применение содержащихся в нем положений приведет к замене его другим арбитром, который будет назначен или выбран в соответствии с процедурами, применяемыми в соответствии со статьей 7 или 8 в отношении назначения или выбора конкретного типа арбитра (то есть единоличного, председательствующего или назначенного одной из сторон), который потерял свой пост.

Комментарий к статье 11

Пункт 1

Подпункт a

1. Компетентный орган, который назначил арбитра в соответствии с положениями статьи 7 или 8 Регламента, является нейтральной третьей стороной. Поэтому такой орган является подходящим трибуналом для вынесения решения по отводу назначенного им арбитра.

Подпункт b

2. Компетентный орган, определенный сторонами, должен назначаться с тем, чтобы стороны считали такой орган беспристрастным. Поэтому такой орган является подходящим трибуналом для вынесения решения по отводу арбитра, хотя этот орган и не назначал данного арбитра.

Подпункт c

3. В случае неприменимости подпунктов *a* и *b* подпункт *c* предусматривает определение компетентного органа в соответствии с положениями статьи 7 или 8 для вынесения решения по отводу. Положения статьи 7 будут применяться в отношении такого определения в случае, если отводимый арбитр является единоличным арбитром; положения пункта 3 статьи 8 будут применяться в случае, если отводимый арбитр является арбитром, назначенным одной из сторон; и положения пунктов 5 и 6 статьи 8 будут применяться в том случае, если отводимый арбитр является председательствующим арбитром.

Пункт 2

4. При потере арбитром своего поста в силу поддержания отвода применение положений, содержащихся в этом пункте, приведет к замене его другим арбитром, который будет назначен или выбран в соответствии с процедурами, применяемыми в соответствии со статьей 7 или 8 к назначению или выбору конкретного типа арбитра (то есть единоличного, председательствующего или назначенного одной из сторон), который потерял свой пост. В целях недопущения задержек хода арбитражного разбирательства этот пункт изменяет процедуры, применяемые в соответствии со статьей 7 или 8, и предусматривает, что в случае, когда такие процедуры требуют определения компетентного органа для назначения арбитра, компетентный орган, который вынес решение по отводу в соответствии с пунктом 1, должен делать это назначение.

Комментарий к статье 12

1. Правила, регулирующие арбитражное разбирательство, обычно предусматривают замену арбитров на следующих основаниях: смерть арбитра; неспособность арбитра выполнять свои функции с связи с физической или умственной неспособностью; нежелание выполнять функции, возлагаемые на арбитра; отставка арбитра.

Пункт 1

2. Согласно пункту 1, в случае смерти или отставки арбитра замена осуществляется в соответствии с процедурой, которая согласно настоящему Регламенту применяется к назначению или выбору арбитра, который должен быть заменен. Поэтому в случае замены единоличного арбитра применяются положения статьи 7, а соответствующие положения статьи 8 регулируют замену арбитра, назначенного одной из сторон, или председательствующего арбитра.

Пункт 2

3. Этот пункт применяется к отводу и замене арбитров на основании неспособности или отказа выполнять функции арбитра, а также к процедурам, регулирующим отвод и замену арбитров в соответствии со статьями 10 и 11 этого Регламента. Следовательно, сторона, утверждающая, что арбитр не способен действовать или бездействует, должна уведомить данного арбитра и другую сторону об этом отводе. При получении этого уведомления другая сторона может согласиться на отстранение отводимого арбитра или арбитр может решить уйти со своего поста; во всех других случаях в соответствии с процедурами, изложенными в статье 11, соответствующий компетентный орган будет принимать решения о действительности отвода, заявленного против арбитра.

4. При потере арбитром своего поста на основании неспособности выполнять свои обязанности или бездействия, независимо от того, была ли вызвана такая потеря должности согласием другой стороны с обвинением, уходом арбитра со своего поста или решением компетентного органа, единоличный арбитр должен быть заменен в соответствии с положениями статьи 7 этого Регламента, а арбитр, назначенный одной из сторон, или председательствующий арбитр — согласно соответствующим положениям статьи 8.

Пункт 3

5. Для признания особой роли, которую играет в арбитражном разбирательстве единоличный или председательствующий арбитр этот пункт предусматривает, что в случае замены такого арбитра все слушания, которые имели место до этой замены, должны быть повторены. В случае замены арбитра, назначенного одной из сторон, после назначения замены арбитражный трибунал имеет право по своему усмотрению решать о необходимости повторения части или всех предыдущих слушаний.

Комментарий к статье 13

1. Эта статья применяется ко всем случаям, когда фамилии лиц, которые могут быть назначены арбитрами, предлагаются одной стороной другой стороне или компетентным органом обеим сторонам. Такие предложения могут касаться назначения единоличного арбитра (статья 7, пункты 2 и 6) или назначения председательствующего арбитра (статья 8, пункты 4 и 8).

2. Эта статья направлена на обеспечение того, чтобы в случаях, когда эти правила предусматривают, что сторона может участвовать в процессе выбора арбитра, ей предоставлялась информация с указанием фамилии, национальной принадлежности и характеристик лиц, предлагаемых другой стороной или компетентным органом в качестве арбитров.

РАЗДЕЛ III

Комментарий к статье 14

Пункт 1

1. Статья 14 содержит положения, касающиеся проведения арбитражного разбирательства арбитрами. Поскольку при разбирательстве гибкость и опыт арбитров являются двумя очень важными элементами арбитража, пункт 1 дает арбитрам право регулировать ведение разбирательства при условии «равного и беспристрастного отношения к сторонам».

Пункт 2

2. В соответствии с этим пунктом арбитры должны, при запросе любой из сторон, проводить слушания для представления показаний свидетелями или устных аргументов сторонами или их юрисконсультами. В случае, если ни одна из сторон не требует проведения слушаний, арбитры все равно могут принять решение о проведении слушаний для заслушивания показаний свидетелей или для заслушивания устных аргументов сторон или их юрисконсультов.

3. В соответствии с этим пунктом арбитры не имеют права отказываться от заслушивания показаний, которые одна из сторон хочет представить через свидетелей, на основании того, что такие показания являются несущественными или не имеют отношения к разрешению спора. Даже в случае, когда арбитры решают проводить разбирательство «только лишь на основании документов и других письменных материалов», они могут в соответствии с пунктом 3 статьи 15 проводить осмотр товаров, другого имущества или документов.

4. Можно отметить, что в вопросе о слушаниях (пункт 2 статьи 14) придерживаются средней линии между различными подходами, установленными в Арбитражном регламенте ЭКЕ и Арбитражном регламенте ЭКАДВ. В соответствии с Арбитражным регламентом ЭКЕ (статья 23) слушания проводятся в том случае, если стороны не согласны с тем, что арбитры могут вынести решение только на основании документальных свидетельств. В соответствии с Арбитражным регламентом ЭКАДВ (статья VI, пункт 5) разбирательство обычно должно осуществляться только на основании документов, если нет договоренности сторон об обратном или решения арбитров об обратном. В соответствии с этими правилами арбитры определяют в принципе, как вести арбитраж, однако они обязаны проводить слушания, если этого требует одна из сторон.

Пункт 3

5. Этот пункт, который основан на правиле, содержащемся в пункте 2 статьи VI Арбитражного регламента ЭКАДВ, предназначен для обеспечения того, чтобы каждая сторона была в полной мере информирована одновременно с арбитрами о содержании документов и информации, представленной другой стороной арбитрам в ходе арбитражного разбирательства.

Комментарий к статье 15

Пункт 1

1. В соответствии с формулировкой статьи 14 Арбитражного регламента ЭКЕ, этот пункт предусматривает, что при отсутствии у сторон договоренности о месте проведения арбитража такое место устанавливается арбитрами. Договоренность сторон о месте арбитража может содержаться в арбитражной оговорке (например, типовая арбитражная оговорка в пункте 20 введения к этому Регламенту (A/CN.9/112) * и типовая форма арбитражной оговорки ЭКЕ предусматривают необходимость договоренности сторон о месте проведения арбитража), в отдельном арбитражном соглашении или в последующем соглашении сторон. В случае, если стороны достигают договоренности о месте проведения арбитража позднее, такая договоренность может и не быть в письменной форме, однако она должна быть доведена до сведения арбитров.

Пункты 2 и 3

2. Эти пункты сохраняют за арбитрами определенную свободу выбора места проведения арбитражного разбирательства даже в случаях, когда стороны договорились о том, в какой стране или городе будет проведен арбитраж. Эта ограниченная гибкость необходима для того, чтобы арбитры могли выполнять определенные функции, например заслушивать свидетелей или осматривать товары в надлежащих местах с учетом требований конкретного арбитража.

Пункт 4

3. Пункт 4 этой статьи является полезным, поскольку при возникновении проблем, связанных с обеспечением выполнения арбитражных решений или требований в отношении формы таких

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 1, выше.

решений, в некоторых случаях делается ссылка на внутригосударственное право «места арбитража», а в других случаях — на внутригосударственное право «страны, где было принято решение» (см., например, подпункты *a, d* и *e* пункта 1 статьи V Нью-Йоркской конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года).

Комментарий к статье 16

1. В этой статье решаются проблемы языка, которые могут возникнуть в международных арбитражах, когда стороны, арбитры и свидетели зачастую говорят на разных языках. Желательно, чтобы соглашение между сторонами, а при его отсутствии определение арбитров в отношении языка или языков, которые должны применяться, было достигнуто как можно раньше.

Пункт 1[1]

2. В соответствии с этим пунктом стороны могут договориться о языке или языках, которые будут использоваться в конкретном арбитражном разбирательстве. Эта договоренность может содержаться в арбитражной оговорке или отдельном арбитражном соглашении или может быть достигнута непосредственно до или даже после начала арбитражного разбирательства. (См. статью 4, пункт 2, о дате условного начала арбитражного разбирательства.) Однако это положение прекращает действовать, если после назначения арбитров и несмотря на их просьбу стороны не могут достичь договоренности о языке или языках, которые должны использоваться. При отсутствии договоренности у сторон арбитры сами определят язык или языки, которые должны использоваться в ходе разбирательства, с учетом требований арбитража.

Пункт 2

3. В соответствии с пунктом 1 договоренность сторон или определение арбитров устанавливает язык, который должен использоваться при устных слушаниях, а также язык, на котором должны быть написаны сообщения и заявления. В случае, если документы представляются на языке, который не является языком, о котором договорились стороны или который определен арбитрами, арбитры в соответствии с пунктом 2 могут дать распоряжение данной стороне сопроводить такую документацию переводом на язык или языки арбитража.

Комментарий к статье 17

1. «Исковое заявление», о котором идет речь в этой статье, следует отличать от «уведомления об арбитраже», предусматриваемого статьей 4 настоящего Регламента. «Уведомление об арбитраже» выполняет функцию информирования ответчика о том, что истец представляет на арбитраж спор, вытекающий из договора, заключенного между ними. Дата вручения этого уведомления служит началом арбитражного разбирательства, и вручение приводит в действие механизм отбора или назначения арбитров. В этом уведомлении излагаются также, в частности, общий характер иска, указание соответствующей суммы и искомое истцом средство судебной защиты. Информация, содержащаяся в «уведомлении об арбитраже», поможет сторонам или, в зависимости от обстоятельств, назначающему органу в выборе арбитров. С другой стороны, «исковое заявление» направляется только после того, как были отобраны или назначены арбитры. Это — первое письменное заявление в ряде возможных аналогичных заявлений, посредством которых стороны излагают и обосновывают свои позиции в данном споре (см. статьи 18 и 20).

2. В ряде случаев арбитры могут получать копию уведомления об арбитраже до их назначения (например, если им предложено ознакомиться с ним до принятия решения о том, соглашаться или не соглашаться выступать в качестве арбитров) или вскоре после их назначения. Однако в статье 4 не содержится требования о том, чтобы «уведомление об арбитраже» направлялось арбитрам после их назначения.

Пункт 1

3. Первым документом, который истец обязан направить арбитрам, является «исковое заявление», предусматриваемое настоящей статьей. В пункте 1 предусматривается, что истец обязан направить свое исковое заявление в письменной форме ответчику и каждому из арбитров. В соответствии с этим пунктом требуется, чтобы к исковому заявлению прилагались копия договора и любого отдельного арбитражного соглашения, чтобы информировать арбитров о пределах их компетенции и о рамках предмета спора.

4. Следует отметить, что, хотя в пункте 1 статьи 17 требуется, чтобы исковое заявление направлялось «в течение срока, устанавливаемого арбитрами», в статье 21 предусматривается, что такой период обычно не должен превышать 15 дней.

Пункт 2

5. В этом пункте описывается информация, которая должна быть изложена в исковом заявлении. Хотя истец обязан включить в свое исковое заявление «изложение фактов, подтверждающих иск», от него не требуется прилагать документы, которые он считает уместными или на которые он намерен опираться. Однако в пункте 2 говорится, что, если истец захочет это сделать, он может приложить к своему исковому заявлению перечень документов, которые он намерен представить в подтверждение своего иска, или он может

[1] Предлагается заменить воспроизводимый в документе A/CN.9/112 текст пункта 1 статьи 16 следующим пересмотренным текстом. Изменение состоит в дополнении слов, выделенных курсивом.

«1. С учетом *предварительного* соглашения, заключенного сторонами, арбитры сразу же после своего назначения определяют, *после консультации со сторонами,* язык или языки, которые должны использоваться в ходе разбирательства».

даже приложить сами подтверждающие документы. Предполагается, поскольку истцы обычно заинтересованы в скорейшем разрешении спора, представленного на арбитраж, что они в большинстве случаев будут прилагать к своим исковым заявлениям документы или копии документов, на которые они намерены опираться. В тех случаях, когда истец прилагает перечень таких документов или копии самих документов, он не лишается права представить дополнительные или заменяющие документы на более поздней стадии арбитражного разбирательства в свете позиции, изложенной ответчиком в его возражении по иску.

Пункт 3

6. В соответствии с этим пунктом исковое заявление может быть дополнено или изменено истцом при условии, что арбитры по своему усмотрению разрешат внести изменение и ответчику, кроме того, будет предоставлена возможность ответить на иск в отношении этого изменения.

Комментарий к статье 18

Пункт 1

1. В соответствии с положениями этого пункта ответчик обязан направить истцу и каждому из арбитров свое письменное возражение по иску «в течение срока, устанавливаемого арбитрами». Следует отметить, что в соответствии со статьей 21 настоящего Регламента сроки, устанавливаемые арбитрами для направления письменных заявлений, обычно не должны превышать 45 дней.

Пункт 2

2. Этот пункт призван обеспечить, чтобы возражение по иску соответствовало информации, которая должна быть включена в исковое заявление в соответствии с подпунктами *b*, *c* и *d* пункта 2 статьи 17. Кроме того, ответчик имеет дискреционное право (аналогичное право предоставлено истцу согласно пункту 2 статьи 17) приложить документы или копии документов, на которые он намерен опираться в своей защите, или включить ссылки на такие документы, что не лишает его права представить дополнительные или замещающие документы на более поздней стадии арбитражного разбирательства.

Пункт 3

3. Согласно этому пункту, ответчик может предъявить в возражении по иску иск, вытекающий из того же договора, на котором был основан иск, предъявленный в исковом заявлении. Такие иски могут быть определены как встречные или как зачеты.

4. Хотя в соответствии с настоящим пунктом иск, предъявляемый как встречный или как зачет, должен вытекать из того же договора, на котором основан иск в исковом заявлении, стороны при особых обстоятельствах могут договориться, что ответчик может предъявлять в качестве встречного иска или в качестве зачета иск, который не вытекает из того же договора, что и иск, предъявленный в исковом заявлении, как, например, в тех случаях, когда споры на основании других договоров также вносятся на арбитраж в соответствии с настоящим Регламентом. В соответствии со статьей 2 настоящего Регламента такое соглашение сторон должно быть заключено в письменной форме.

Пункт 4

5. Из этого пункта следует, что положения статьи 17, касающиеся требуемого содержания искового заявления и возможности дополнения или изменения исков, применяются также ко встречным искам и к искам, предъявляемым в целях зачета.

Комментарий к статье 19

1. Настоящая статья дает арбитрам право выносить постановления по возражениям об отсутствии у них компетенции для вынесения решения по находящемуся на их рассмотрении конкретному спору. Аналогичные положения можно встретить, например, в пункте 3 статьи V Европейской конвенции о внешнеторговом арбитраже 1961 года, в пункте 1 статьи 41 Вашингтонской конвенции об урегулировании инвестиционных споров между государствами и гражданами других государств 1965 года, в пункте 1 статьи 18 Единообразного закона, приложенного к Европейской конвенции о единообразном законе об арбитраже 1966 года, в пункте 3 статьи VI Арбитражного регламента ЭКАДВ и в статье 18 Арбитражного регламента ЭКЕ.

2. Следует отметить, что, хотя в статье 19 и не говорится прямо о том, что постановления арбитров в отношении их компетенции подлежат судебному надзору и контролю, ясно, что эти постановления подлежат такому надзору и контролю, осуществляемым в соответствии с обязательными положениями действующего национального законодательства.

Пункт 1

3. Этот пункт дает арбитрам право выносить постановления по возражениям об отсутствии у них компетенции и конкретно предусматривает, что возражения, основанные на отрицании существования или действительности арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения, входят в число возражений об отсутствии у них компетенции, по которым арбитры имеют право выносить постановления. Возражения в отношении существования или действительности арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения могут основываться, в частности, на одной из следующих причин: отсутствие или прекращение; недействительность, в том числе недействительность, являющаяся результатом того, что в соответствии с действующим арбитражным законодательством предмет спора может быть не представлен для разрешения с помощью арбитража; и утверждение, что кон-

кретный спор не входит в рамки соглашения сторон о предоставлении некоторых конкретных споров на арбитраж.

4. Возражения в отношении существования или действительности арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения представляют собой утверждения о том, что арбитры не были должным образом уполномочены выступать в качестве арбитров. Другие возражения, например в отношении того, что арбитры превышают свои полномочия в какой-либо момент арбитражного разбирательства или что они не удовлетворили какому-либо существенному положению арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения, являются лишь утверждениями о том, что арбитры не имели полномочий для принятия какого-либо конкретного решения, и не считаются утверждениями о том, что арбитры вообще не могут выступать в этом качестве. Пункт 1 статьи 19 предназначен охватить все возражения об отсутствии компетенции у арбитров, независимо от оснований или сферы действия таких возражений.

Пункт 2

5. В этом пункте устанавливается отделимость арбитражной оговорки от договора, частью которого является эта арбитражная оговорка. Этот пункт дает арбитрам право устанавливать существование или действительность такого договора, но подчеркивает, что недействительность арбитражной оговорки не обязательно вытекает из того факта, что основной договор недействителен. Аналогичное положение можно найти в статье 118 Единообразного закона, приложенного к Европейской конвенции о единообразном законе об арбитраже 1966 года. В пункте 2 отражено то мнение, что арбитражная оговорка, хотя и содержащаяся в договоре и образующая часть его, в действительности является соглашением, отличным от самого договора и имеющим своей целью представление на арбитраж споров, возникающих из договорных отношений или связанных с ними.

Пункт 3

6. В соответствии с положениями этого пункта заявления о том, что арбитры не обладают надлежащей компетенцией, делаются обычно в возражении ответчика по иску или, в отношении встречного иска, в ответе на встречный иск. Однако арбитры могут признать такое заявление, которое делается на более поздней стадии арбитражного разбирательства, если задержка с его подачей была оправдана существующими обстоятельствами. Примером заявления с оправданной задержкой может быть заявление, основанное на новых фактах, выявленных возражающей стороной.

Пункт 4

7. Поскольку возражения в отношении компетенции затрагивают процедурные вопросы, этот пункт дает арбитрам право либо вынести постановление по таким возражениям, рассматривая его в качестве предварительного вопроса, либо вынести по нему постановление в своем окончательном решении. Такой подход соответствует предоставленному арбитрам в пункте 1 статьи 14 настоящего Регламента праву проводить арбитражное разбирательство «таким образом, какой они считают надлежащим», и в соответствии с пунктом 2 статьи 41 Вашингтонской конвенции об урегулировании инвестиционных споров 1965 года: «Любое возражение стороны в споре о том, что данный спор не подпадает под юрисдикцию Центра.., рассматривается Судом, который определяет, должно ли такое возражение быть разобрано как предварительный вопрос или вместе с существом спора».

Комментарий к статье 20

1. В соответствии с настоящим Регламентом истец обязан направлять свое исковое заявление ответчику и каждому из арбитров (статья 17). В пункте 1 статьи 25 предусматриваются санкции на случай невыполнения этого положения: «...арбитры издают приказ о прекращении арбитражного разбирательства». В таком случае ответчику дается возможность ответить на исковое заявление (статья 18). В пункте 2 статьи 25 предусматривается, что, если ответчик не представляет своего письменного возражения по иску, тем не менее «арбитры вправе продолжать осуществление арбитража». Таким образом, обычно арбитры получают исковое заявление и возражение по иску.

Пункт 1

2. В соответствии с этим пунктом арбитры могут потребовать, чтобы стороны представили письменные заявления в дополнение к исковому заявлению и возражению по иску. Кроме того, сами стороны могут договориться об обмене дополнительными заявлениями в письменной форме. Этот пункт дает арбитрам и сторонам возможность настаивать на обмене дополнительными письменными документами в знак признания обычая в соответствии с арбитражными законами ряда стран, особенно тех из них, в которых имеется система гражданского права, требовать вторичного искового заявления (rejoinder или rèplique) и вторичного возражения ответчика (reply to the rejoinder или duplique).

Пункт 2

3. Поскольку иск, предъявленный ответчиком в его возражении по иску как встречный иск, является новым иском применительно к истцу (хотя в пункте 3 статьи 18 предусматривается, что встречный иск должен вытекать из того же договора, что и первоначальный иск истца), в пункте 2 статьи 20 предусматривается, что арбитры должны дать истцу возможность представить письменный ответ на этот встречный иск.

Пункт 3

4. Этот пункт непосредственно основан на положении статьи 24 Арбитражного регламента ЭКЕ. Хотя это положение и включено в качест-

ве руководящего принципа для арбитров и сторон, его можно рассматривать как конкретный пример общего правила в пункте 1 статьи 14, согласно которому «арбитры могут осуществлять арбитражное разбирательство таким образом, какой они считают надлежащим».

Комментарий к статье 21

1. Споры, представленные на арбитраж, должны разрешаться как можно скорее. Однако не представляется возможным установить в настоящем Регламенте строго зафиксированные сроки, в течение которых должны направляться различные требуемые письменные заявления. Выяснилось, что твердые сроки не могут быть установлены во внутреннем торговом арбитраже и, разумеется, это еще более верно в случае международного торгового арбитража. 45-дневный срок, о котором идет речь в этой статье, как обычный срок для направления письменных заявлений служит лишь общим указанием, от которого арбитры могут отступать во всех случаях, когда этого требуют конкретные обстоятельства.

2. В соответствии с этой статьей истцу обычно дается лишь 15 дней для представления своего искового заявления другой стороне и арбитрам. Причина этого лежит в том, что уже во время начала истцом арбитражного разбирательства путем направления уведомления об арбитраже (статья 4) он должен начать подготовку своего искового заявления (статья 17). В период между направлением уведомления об арбитраже и назначением арбитров (которые затем устанавливают срок представления искового заявления в соответствии со статьей 17) истец может продолжать подготовку своего искового заявления.

3. В соответствии с этой статьей арбитры сохраняют за собой право продлевать любые сроки, установленные ими, если такое продление оправдано обстоятельствами.

4. Следует отметить, что в соответствии со статьей 2 настоящего Регламента стороны по заключенному в письменной форме соглашению могут изменять любое положение в настоящем Регламенте, согласно которому арбитры должны устанавливать сроки, в течение которых должно представляться конкретное письменное заявление; стороны могут сделать это путем письменного соглашения, в котором они сами устанавливают сроки представления конкретных письменных заявлений, и впоследствии они должны соответствующим образом информировать об этом арбитров.

Комментарий к статье 22

1. В этой статье излагается ряд общих положений, которые считаются полезными для регламентирования слушаний, которые могут иметь место в ходе арбитражного разбирательства. Кроме того, в этой статье речь идет о представлении показаний свидетелей в форме письменных заявлений (пункт 5) и определяется, что арбитрам надлежит взвешивать и оценивать предлагаемые сторонами свидетельства (пункт 6).

Пункт 1

2. В этом пункте содержится требование о том, чтобы арбитры «направляли сторонам соответствующие заблаговременные уведомления» о каждом устном разбирательстве. Такое уведомление должно содержать конкретное указание на дату, время и место такого разбирательства. В большинстве случаев разбирательство должно происходить в месте арбитража. Однако, согласно пункту 2 статьи 15, арбитры могут заслушать свидетелей «в любом месте, которое они считают надлежащим, с учетом требований арбитража».

Пункт 2

3. Согласно этому пункту, каждая сторона обязана по крайней мере за 15 дней до слушания сообщить арбитрам и другой стороне имена и адреса свидетелей, которых она намеревается вызвать. Такая информация дает другой стороне определенные сведения о показаниях, которые будут представлены на слушании, и позволяет этой стороне подготовить свой ответ на эти показания.

Пункт 3

4. В этом пункте говорится о некоторых подготовительных мерах для проведения слушаний, которые арбитры должны принять, с тем чтобы обеспечить нормальное течение слушания. Основное правило состоит в том, что арбитрам принадлежат все права в отношении принятия возможных мер для осуществления устного перевода устных заявлений и составления стенографических отчетов слушания в соответствии с общим правилом, содержащимся в пункте 1 статьи 14, согласно которому «с соблюдением настоящего Регламента арбитры могут осуществлять арбитражное разбирательство таким образом, какой они считают надлежащим». Однако арбитры должны организовывать устный перевод или составление кратких отчетов, если они получают своевременную соответствующую просьбу от обеих сторон.

Пункт 4

5. В этом пункте предусматривается, что слушание, как правило, проходит при закрытых дверях в соответствии с принципом конфиденциальности, обычным для коммерческого арбитража. Однако стороны могут договориться, что некоторые или все слушания будут проходить при открытых дверях.

6. Арбитры свободны определять способ допроса свидетелей. Таким образом, арбитры могут решать вопрос о дозволенности перекрестного допроса свидетелей. Перекрестный допрос является способом, который обычно используется не во всех частях мира, и поэтому не может быть предписан для международного арбитража. Следовательно, в тех случаях, когда обеим сторонам или их адвокатам хорошо известен способ пе-

рекрестного допроса, арбитры по своему усмотрению могут разрешить его, тогда как в тех случаях, когда одна или обе стороны не знакомы с этим способом, арбитры могут счесть неуместным его применение.

Пункт 5

7. Этот пункт открывает желаемую свободу в отношении способов представления показаний на арбитражных слушаниях, позволяя представлять свидетельства в виде письменных заявлений, подписанных свидетелями. Однако по этому пункту не требуется, чтобы свидетели, подписывающие такие заявления, принимали также присягу в отношении их достоверности.

Пункт 6

8. Из этого пункта следует, что арбитры вправе выносить решения в отношении признания допустимости, уместности и существенности предлагаемых показаний и определять объем доказательной силы, которую следует признавать за такими показаниями. Аналогичное предложение содержится в статье 24 Арбитражного регламента ЭКЕ.

Комментарий к статье 23

1. В настоящей статье рассматривается возможность того, что в ходе арбитражного разбирательства одна из сторон потребует, чтобы были приняты временные меры для защиты предмета спора. Согласно законодательству некоторых стран, такие меры могут быть приняты лишь компетентными судебными властями, в то время как в соответствии с законодательствами других стран арбитры имеют дискреционное право принимать соответствующие временные защитительные меры. Однако, если имеется необходимость для непосредственного законодательного осуществления защитительных мер, во всех случаях может оказаться важной помощь судебных властей.

Пункты 1 и 2

2. В этих пунктах рассматриваются те случаи, когда при соответствующем национальном законодательстве арбитры имеют право принимать временные меры защиты в отношении предмета спора. В соответствии с пунктом 1 арбитры имеют дискреционное право принимать такие меры, но только в том случае, если их потребуют одна или обе стороны. Этот пункт основан на пункте 6 статьи VI Арбитражного регламента ЭКАДВ и статье 27 Арбитражного регламента ЭКЕ.

3. С тем чтобы облегчить осуществление временных мер, принимаемых арбитрами в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, пункт 2 уполномочивает арбитров устанавливать такие меры в форме промежуточных решений. Поскольку принятие временных мер может повлечь за собой «арбитражные издержки» (статья 33), пункт 2 дает арбитрам право требовать обеспечения этих издержек.

Пункт 3[2]

4. Из этого пункта следует, что сторона в арбитражном разбирательстве может, если того пожелает, просить соответствующий судебный орган принять временные защитительные меры, не нарушая тем самым соглашения об арбитраже, содержащегося в арбитражной оговорке или отдельном арбитражном соглашении, в соответствии с которым проводится арбитражное разбирательство. Это положение основано на пункте 4 статьи VI Европейской конвенции о внешнеторговом арбитраже 1961 года.

Комментарий к статье 24

1. В случаях, касающихся вопросов технического порядка, или в тех случаях, когда рассматриваются существование и сфера конкретного торгового применения, арбитры могут пожелать воспользоваться мнением экспертов до того, как они вынесут свое решение. В некоторых случаях арбитры могут также пожелать воспользоваться консультацией экспертов по вопросам права, хотя фактическое решение по таким вопросам должно приниматься самими арбитрами.

Пункт 1

2. Этот пункт уполномочивает арбитров назначать экспертов, которые должны представлять доклады арбитрам по конкретным вопросам, возникающим в ходе арбитражного разбирательства. Сфера полномочий таких экспертов устанавливается арбитрами; однако экземпляр с указанием круга ведения должен быть препровожден сторонам. Данный пункт сформулирован на основе аналогичных положений, содержащихся в правилах ряда арбитражных институтов, как, например, в разделе 23 Правил о производстве дел во внешнеторговой арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате СССР, пункте 2 статьи 14 Правил примирительного и арбитражного производства МТП и пункте 2 статьи 21 Правил арбитражного института Нидерландов.

Пункты 2, 3 и 4

3. Положения, содержащиеся в этих пунктах, дают возможность эксперту выполнять свои функции и в то же время гарантировать интересы обеих сторон в арбитраже.

Комментарий к статье 25

1. В этой статье рассматриваются последствия непредставления стороной своего искового заяв-

---

[2] Предлагается заменить текст пункта 3 статьи 23, содержащийся в документе A/CN.9/112, следующим пересмотренным текстом. Этот пересмотренный текст идентичен тексту, опубликованному в документе A/CN.9/112, за исключением добавленных слов, выделенных курсивом.

«Просьба об осуществлении временных мер также может быть адресована какому-либо судебному органу. Такого рода просьба не будет считаться несовместимой с арбитражной *оговоркой или отдельным арбитражным* соглашением или отказом от этой *арбитражной оговорки или отдельного арбитражного* соглашения».

В комментарии к этому пункту рассматривается пересмотренный текст.

ления, возражения по иску или другого необходимого документального свидетельства, а также последствия неявки стороны на заслушивание, которое созывается должным образом.

Пункт 1

2. «Исковое заявление» является первым документом, который во исполнение статьи 17 должен быть препровожден истцом арбитрам. Без искового заявления арбитры не могут начать рассмотрение данного спора, поскольку именно из этого заявления арбитры черпают полную информацию относительно поставленных вопросов и относительно фактов, которые, по мнению истца, говорят в пользу его иска. Ответчик также не может подготовить свое возражение по иску, не располагая исковым заявлением. По этим причинам пункт 1 статьи 25 конкретно предусматривает, что в том случае, если истец не представляет своего искового заявления в течение периода, установленного арбитрами, арбитры могут предоставить ему дополнительный срок. Такое первоначальное продление периода обычно предоставляется арбитрами во всех случаях и может быть предоставлено, даже если неспособность препроводить исковое заявление не была оправдана в силу обстоятельств. С другой стороны, можно отметить, что, согласно общим положениям, содержащимся в статье 21 настоящего Регламента, арбитры могут продлить любой временной период, установленный ими, «если они придут к выводу, что такое продление является оправданным».

3. Однако, если истец не представит свое исковое заявление к тому сроку, когда первоначальное продление, предоставленное арбитрами для представления такого заявления, истечет, тогда, согласно данному пункту, арбитры будут вынуждены «издать приказ о прекращении арбитражного разбирательства», если истец не укажет «уважительных причин».

4. Пункт 1 в целом отражает мнение относительно того, что, если истец начал арбитражное разбирательство, направив свое уведомление о разбирательстве другой стороне (во исполнение статьи 4), он должен в рамках разумного периода времени направить свое исковое заявление другой стороне и арбитрам или столкнуться с фактом прекращения арбитражного разбирательства; таким образом, предотвращается такое положение, при котором истец может угрожать институту арбитражного разбирательства в отношении конкретного спора, официально не начав серьезного дела по своему иску.

Пункт 2

5. Этот пункт имеет целью предотвращение возможностей того, что ответчик попытается расстроить арбитражное разбирательство, не представив свое возражение по иску. Соответственно пункт 2 статьи 25 предусматривает, что в таком случае арбитры могут продолжать осуществление арбитража, невзирая на тот факт, что возражение по иску не было представлено. Если, однако, ответчик покажет, что он имеет уважительную причину для непредставления своего возражения по иску в рамках установленного срока, тогда арбитры, во исполнение положений статьи 21, могут предоставить ему продление срока.

6. В тех случаях, когда ответчик не препровождает своего возражения по иску, продолжая осуществление арбитража, арбитры могут попрежнему назначить устное заслушание и/или потребовать дополнительное документальное свидетельство от одной или обеих сторон. Если ответчик вновь не явится на должным образом созванное заслушание или не представит дополнительную требуемую документацию, будут соответственно применяться положения пунктов 3 или 4 данной статьи.

Пункт 3

7. Этот пункт гарантирует такое положение, при котором сторона не может расстроить арбитражного разбирательства путем неявки на заслушание, которое было созвано должным образом. Дополнительно к аналогичным положениям, содержащимся в пункте 1 статьи 31 Арбитражного регламента ЭКЕ и в пункте 2 статьи 15 Правил примирительного и арбитражного производства МТП, в нем предусматривается, что арбитры могут продолжить осуществление арбитража и что в таком случае все стороны будут рассматриваться как присутствующие на заслушании.

Пункт 4

8. Согласно данному пункту, основанному на пункте 2 статьи 31 Арбитражного регламента ЭКЕ, если сторона не представляет какого-либо документального свидетельства, требуемого арбитрами, арбитры могут тем не менее продолжить разбирательство и вынести свое решение на основе свидетельств, которые были представлены им в ходе арбитражного разбирательства.

Комментарий к статье 26

1. Согласно данной статье, любая сторона, которая знает о том, что какое-либо положение или требование настоящего Регламента не было соблюдено, рассматривается как сторона, отказавшаяся от своего права на возражение, если она немедленно не заявит возражений против такого несоблюдения. Необходимо отметить, что, не зная содержания настоящего Регламента, нельзя знать о каком-либо их несоблюдении.

2. Однако в тех случаях, когда сторона запросила об арбитраже, согласно настоящему Регламенту, для нее будет очень затруднительно утверждать в ходе арбитражного разбирательства, что ей неизвестно содержание одного или более положений настоящего Регламента. Такое заявление было бы еще более затруднительно подтвердить в тех случаях, если стороны уже утвердили текст типовой арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения, рекомен-

дованного во введении к настоящему Регламенту (A/CN.9/112, пункт 12) *, поскольку этот текст содержит конкретное заявление сторон относительно того, что данный Регламент им известен.

3. Можно отметить, что данная статья и статья 2 (видоизменение Регламента путем заключения сторонами письменного соглашения) являются в некотором отношении взаимосвязанными. Отказ, согласно положениям статьи 26, может рассматриваться как видоизменение настоящего Регламента в результате молчаливого, неофициального согласия сторон, проявившегося в действиях одной стороны, представляющими собой отход от Регламента, и намеренном молчаливом согласии другой стороны в отношении таких действий.

4. На практике отказ в соответствии со статьей 26 от права на возражение обычно будет иметь место лишь в отношении положений и требований, содержащихся в настоящем Регламенте, которые не имеют большого значения. Последствия такого отказа будут таковы, что, когда решение, вытекающее в результате арбитражного разбирательства, предполагается привести в исполнение, возражения в отношении признания и исполнения данного решения, конкретно оговоренного в пункте 1 *d* статьи V Нью-Йоркской конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года (то есть, что «арбитражное производство не соответствовало соглашению сторон»), не могут быть представлены в отношении несоблюдения, которое является основной причиной отказа.

5. Данная статья основана на аналогичных положениях, содержащихся в разделе 37 Торгового арбитражного регламента Американской ассоциации арбитража и в статье 37 Арбитражного регламента Межамериканской комиссии торгового арбитража.

РАЗДЕЛ IV

Комментарий к статье 27

1. В данной статье рассматривается ряд технических вопросов относительно того, каким образом арбитры должны выносить свое решение, а также правовые последствия арбитражных решений. Однако положения, содержащиеся в настоящей статье, зависят от обязательных положений применимого национального права.

Пункт 1

2. Этот пункт аналогично статье 36 Арбитражного регламента ЭКЕ и пункту 2 статьи VII Арбитражного регламента ЭКАДВ уполномочивает арбитров выносить промежуточные, предварительные или частичные решения во всех случаях, когда это оправдано обстоятельствами конкретно рассматриваемого ими спора. Арбитры могут выносить такое решение в любое время в течение арбитражного разбирательства.

Пункт 2

3. Содержащееся в этом пункте правило относительно того, что решения должны содержать мотивы, на которых они основаны, за исключением случаев, когда стороны прямо заявили об обратном, соответствует статье 40 Арбитражного регламента ЭКЕ. Это положение отражает закон, имеющийся во многих законодательствах, в частности в законодательствах тех стран, которые имеют систему гражданского права, требующий того, чтобы арбитражные решения включали мотивы решения, принятого арбитрами. В то же время пункт 2 позволяет сторонам согласиться с тем, что решение не должно содержать мотивов в тех случаях, когда место арбитража подпадает под юрисдикцию, согласно которой решение — с тем чтобы быть действенным — может и не содержать таких мотивов.

Пункт 3

4. Этот пункт требует вынесения решения большинством арбитров в тех случаях, когда оно принимается трибуналом в составе из трех арбитров. Таким образом, по меньшей мере два из трех арбитров должны согласиться с решением, чтобы оно было действенным; однако не требуется, чтобы председательствующий арбитр являлся одним из двух арбитров, которые достигли соглашения в отношении решения.

5. Если большинство арбитров не придет к соглашению по какому-либо решению, арбитражный трибунал должен решить эту проблему согласно соответствующему праву и практике в месте арбитража, которое является тем местом, где, согласно пункту 4 статьи 15 настоящего Регламента, должно быть вынесено решение. В соответствии с правом и практикой во многих законодательствах арбитры должны продолжать свою работу до тех пор, пока они не достигнут решения, принятого большинством.

Пункт 4 [3]

6. В этом пункте рассматриваются два вопроса технического порядка, касающиеся формы и содержания арбитражных решений; требование о том, чтобы арбитры подписали свое решение, и требование о том, чтобы решение содержало указание на время и место вынесения решения. Как общее правило, все арбитры должны подписать решение, с тем чтобы ясно указать на то, что все арбитры участвовали в арбитражном разбирательстве и в вынесении решения.

7. Решение должно содержать указание на ту дату, когда оно было вынесено, поскольку эта да-

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 1, выше.

[3] Предлагается заменить текст первой фразы пункта 4 статьи 27, содержащийся в документе A/CN.9/112, следующим пересмотренным текстом. Этот пересмотренный текст идентичен тексту, опубликованному в документе A/CN.9/112, за исключением добавленных слов, выделенных курсивом.

«4. Решение должно быть подписано арбитрами *и должно содержать дату и место принятия решения...*».

В комментарии к настоящему пункту рассматривается пересмотренный текст.

та имеет большую важность с точки зрения временных сроков, которые устанавливаются национальными законами для передачи арбитражных решений в архив или их регистрации и для приведения в исполнение арбитражных решений. Аналогичным образом в решении должно быть ясно отражено место его вынесения, поскольку арбитражное разбирательство должно проводиться в соответствии с обязательными нормами права, действующего в месте арбитража, и, согласно пункту 4 статьи 15 настоящего Регламента, «решение выносится в месте проведения арбитража».

8. Пункт 4 далее предусматривает, что на действительность решения не влияет неподписание данного решения каким-либо одним арбитром, входящим в состав трибунала, состоящего из трех арбитров-членов; однако во исполнение данного пункта в решении должен быть указан мотив отсутствия подписи данного арбитра. Таким образом, в тех случаях, когда два или три арбитра приходят к соглашению относительно какого-либо решения, третий арбитр не может препятствовать вынесению решения путем отказа подписать данное решение.

9. Следует отметить, что в некоторых законодательствах действующее арбитражное право может требовать того, чтобы арбитражное решение было подписано всеми арбитрами до того, как оно станет действенным и будет приведено в исполнение; в таком случае применимое национальное право возобладает над положением, содержащимся в пункте 4 статьи 27.

10. В пункте 4 статьи 27 не рассматривается возможность того, что арбитр, имеющий противоположное мнение в отношении решения, согласованного другими двумя арбитрами, может пожелать внести свое особое мнение в данное решение. Вследствие этого вопрос относительно того, может ли какой-либо арбитр внести свое особое мнение в данное решение, регулируется на основе действующего в месте проведения арбитража права.

Пункт 5

11. В этом пункте указано, что любое решение может быть опубликовано только с согласия обеих сторон. Когда публикация какого-либо решения все-таки имеет место, имена сторон обычно опускаются и также принимаются другие меры, с тем чтобы избежать раскрытия их личности.

Пункты 6 и 7

12. Эти пункты имеют целью обеспечение того, чтобы обе стороны незамедлительно получали копии решения и чтобы арбитры выполняли любые требования в месте проведения арбитража относительно передачи данного решения в архив или его регистрации.

Комментарий к статье 28

Пункт 1

1. Этот пункт основывается на принципе автономности стороны при выборе права, применимого к существу спора, который передается на арбитражное разбирательство. Формулировка этого пункта аналогична статье 2 Гаагской конвенции от 15 июня 1955 года о законе, применимом к международной купле-продаже товаров.

2. Ссылка на выбор сторонами применимого закона может содержаться в четком положении в договоре, в отдельном арбитражном соглашении или в последующем соглашении в письменном виде между сторонами по этому вопросу. И наоборот, выбор права может носить косвенный характер, «недвусмысленно» вытекая из условий договора.

3. Следует отметить, что в некоторых правовых системах стороны могут выбирать в качестве права, применимого к существу их спора, лишь право такой правовой системы, которая имеет определенную реальную связь с данной сделкой.

Пункт 2

4. Этот пункт применяется тогда, когда не было сделано выбора применяемого материального права, согласно пункту 1 статьи 28, путем прямо выраженной оговорки либо вытекающего из условий договора. В таких случаях право, применимое к существу спора, должно выбираться арбитрами; согласно пункту 2, арбитры «применяют право, определяемое в соответствии с коллизионными нормами, которые они считают применимыми». Этот подход, который также прослеживается в пункте 1 статьи VII Европейской конвенции о внешнеторговом арбитраже 1961 года и в статье 38 Арбитражного регламента ЭКЕ, позволяет арбитрам по своему усмотрению выбирать в свете конкретных обстоятельств спора применимые коллизионные нормы права.

Пункт 3

5. Этот пункт касается случаев, когда стороны прямо наделили арбитров полномочиями выносить решение по существу их спора на основе ex aequo et bono или в качестве «дружеских посредников», то есть основываясь не на материальном праве какой-либо конкретной правовой системы, а на общих принципах права и торговой практике. Во многих правовых системах арбитры вправе выносить решения на этой основе, вот почему положения, подобные пункту 3, можно найти в пункте 2 статьи VII Европейской конвенции о внешнеторговом арбитраже 1961 года, в статье 39 Арбитражного регламента ЭКЕ и в пункте 4 *b* статьи VII Арбитражного регламента ЭКАДВ.

6. Однако в пункте 3 содержится ясное положение, из которого недвусмысленным образом вытекает, что арбитры могут выносить решения на основе ex aequo et bono или в качестве «дружеских посредников» лишь в том случае, если

такой вид арбитража допускается арбитражным законодательством в месте проведения арбитража. Даже там, где допускается такого рода арбитраж, общепринятая практика заключается в том, что арбитры все же связаны основными принципами публичного порядка (ordre public) в месте проведения арбитража.

Пункт 4

7. Этот пункт предусматривает, что «в любом случае», то есть независимо от того, определено ли в соответствии с пунктами 1 или 2 этой статьи право, применимое к существу спора, или наделены ли сторонами арбитры соответствующими полномочиями выносить решения по спору на основе ex aequo et bono или в качестве «дружеских посредников», арбитры при осуществлении арбитражного разбирательства, и в особенности при вынесении своего решения, «принимают во внимание условия договора и торговые обычаи». Это положение предоставляет арбитрам значительную свободу при вынесении ими решения. Аналогичное положение содержится в пункте 4 *a* статьи VII Арбитражного регламента ЭКАДВ, в статье 24 Арбитражного регламента ЭКЕ и в пункте 5 статьи 13 Правил примирительного и арбитражного производства МТП. Кроме того, в области международного коммерческого арбитража, для которого предназначен Регламент, данное положение соответствует намерениям и чаяниям сторон.

Комментарий к статье 29

1. Положения этой статьи применяются в том случае, если стороны до вынесения решения достигают соглашения об урегулировании их спора или если продолжение арбитражного разбирательства стало ненужным или невозможным по какой-либо другой причине. Они касаются способа, с помощью которого в таких случаях должно прекращаться арбитражное разбирательство, и регулируют вопросы распределения арбитражных издержек между сторонами.

Пункт 1

2. Если стороны достигают соглашения об урегулировании своего спора в ходе арбитражного разбирательства, то этот пункт содержит положения относительно «приказа о прекращении арбитражного разбирательства», а также вынесения «арбитражного решения на согласованных условиях». Урегулирование, зафиксированное в форме решения на согласованных условиях, приобретает правовую силу решения. В правиле 43 Правил процедуры арбитражного разбирательства Международного центра по урегулированию инвестиционных споров также проводится различие между «приказом о прекращении» и «урегулированием в форме арбитражного решения», в то время как в других арбитражных регламентах, например в пункте 1 статьи VIII Арбитражного регламента ЭКАДВ и в пункте 43 Правил процедуры Межамериканской комиссии торгового арбитража, упоминается лишь последняя возможность.

3. Согласно пункту 1, при достижении сторонами урегулирования, зафиксированного в форме арбитражного решения на согласованных условиях, не требуется, чтобы стороны предоставляли арбитрам полный текст своего урегулирования в такой форме, в какой он может быть включен в решение. На практике урегулирование спора зачастую может быть достигнуто в устной форме в ходе слушания, возможно, с помощью арбитров, и стороны могут обратиться к арбитрам с просьбой разработать решение на согласованных условиях, которое соответствовало бы достигнутому урегулированию.

4. Однако арбитры не обязаны фиксировать урегулирование в виде решения на согласованных условиях даже в том случае, если их об этом просят обе стороны. Таким образом, можно ожидать, что арбитры, осуществляя свои полномочия, откажутся фиксировать в качестве решений такие виды урегулирования, какие они считают незаконными или противоречащими публичному порядку (ordre public) в месте проведения арбитража.

5. Если стороны достигли урегулирования и не обратились к арбитрам с просьбой включить данное урегулирование в решение или если, хотя такая просьба и имеется, арбитры по своему усмотрению отказались это сделать, то арбитры издают приказ о прекращении арбитражного разбирательства.

6. Пункт 1 также касается случаев, когда до вынесения решения продолжение арбитражного разбирательства становится ненужным или невозможным, даже если стороны не достигли соглашения об урегулировании своего спора. В таких случаях арбитры должны уведомить стороны о своем намерении прекратить арбитражное разбирательство, а затем вправе издать приказ о прекращении. Однако если против этого возражает одна или обе стороны, то арбитры должны продолжать осуществление арбитража и вынести решение.

Пункты 2 и 3

7. Эти пункты были включены в проект с целью разрешения некоторых технических проблем, которые возникают на практике тогда, когда арбитражное разбирательство по какой-либо причине прекращено в соответствии с положениями пункта 1 этой статьи. В соответствии с пунктом 2 распределение издержек арбитража в таких случаях осуществляется по усмотрению арбитров. При конкретных обстоятельствах, предусмотренных в статье 29, основной принцип, содержащийся в пункте 2 статьи 33, относительно того, что «в принципе арбитражные издержки должны выплачиваться проигравшей дело стороной», не может быть применен. Можно ожидать, что при отсутствии каких-либо конкретных обстоятельств арбитры в таких случаях будут делить арбитражные издержки поровну между сторонами. Кроме того, любое соглашение сторон относительно распределения арбитражных из-

держек будет иметь обязательную силу для арбитров.

Комментарий к статье 30

Пункт 1

1. После вынесения решения одна или обе стороны могут пожелать, чтобы арбитры дали толкование вынесенного ими решения для того, чтобы разъяснить сторонам его точный смысл и рамки применения. Этот пункт позволяет любой стороне обращаться к арбитрам с просьбой о даче толкования своего решения. Аналогичное положение, уполномочивающее арбитров толковать свое решение, содержится в пункте 2 статьи VIII Арбитражного регламента ЭКАДВ и в статье 50 Вашингтонской конвенции об урегулировании инвестиционных споров 1965 года.

Пункт 2

2. В соответствии с этим пунктом всякий раз, когда какая-либо из сторон обращается с просьбой о даче толкования и таковое осуществляется арбитрами, такое толкование должно соответствовать формальным требованиям в отношении решений, содержащимся в статье 27 этого Регламента.

3. Статья 30 считается полезной, поскольку она предоставляет одной или обеим сторонам средства обеспечения разъяснения решения в тех случаях, когда это необходимо. Кроме того, в некоторых правовых системах полномочия арбитров считаются истекшими после вынесения решения, если только стороны прямо не согласились о том, что арбитры сохраняют определенные ограниченные полномочия даже после вынесения своего решения. Статьи 30—32 этого Регламента включают в себя прямые соглашения сторон, посредством которых эти стороны уполномочивают арбитров толковать или вносить в свое решение исправления и восполнять в своем решении пробелы.

Комментарий к статье 31

1. Эта статья уполномочивает арбитров исправлять в решении некоторые ошибки, такие как ошибки в расчетах или ошибки канцелярского характера. Аналогичное положение содержится в пункте 3 статьи VIII Арбитражного регламента ЭКАДВ.

2. Согласно этому пункту, арбитры могут вносить в свое решение исправления в течение определенного периода времени либо по просьбе какой-либо их сторон, либо по своей собственной инициативе. Даже в тех случаях, когда арбитры получают своевременную просьбу от одной или обеих сторон об исправлении ошибки в решении, арбитры обладают полной свободой действий при решении вопроса о том, хотят они или нет внести такого рода исправления (например, арбитры могут решить, что мнимая ошибка, об исправлении которой просят стороны, вовсе не является ошибкой).

Пункт 2[4]

3. Этот пункт предусматривает, что какое-либо исправление в решении, сделанное арбитрами, должно быть ими подписано, доведено ими до сведения сторон, и при этом арбитры должны соблюдать требования, предъявляемые в месте проведения арбитража, в отношении хранения или регистрации решений. Однако в том случае, когда арбитражный трибунал состоит из трех арбитров, вполне достаточно, если исправление в решении подписано председательствующим арбитром при условии, что он провел консультации с другими арбитрами, прежде чем внести данное исправление. Это последнее положение было добавлено к данному пункту с учетом признания того факта, что при проведении международных арбитражей вполне вероятно, что члены арбитражного трибунала, состоящего из трех человек, проживают далеко друг от друга и что вследствие этого получение подписей всех арбитров может представлять собой трудоемкий и долговременный процесс.

Комментарий к статье 32

1. Эта статья призвана предотвратить аннулирование решений на том основании, что в своем решении арбитры не смогли разобраться и принять решение по одному или более требованиям, предъявленным какой-либо стороной в ходе арбитражного разбирательства. Большинство национальных арбитражных законов предусматривает, что неспособность арбитров рассмотреть все требования, предъявленные в ходе арбитража, или нерассмотрение их являются достаточной причиной для отмены решения или отказа в обеспечении его выполнения. При отсутствии такого положения, как положение, содержащееся в статье 32, длительный дорогостоящий арбитраж мог бы быть полностью аннулирован, потому что арбитры неумышленно не вынесли в своем решении постановлений по каждой части каждого требования, предъявленного в ходе арбитражного разбирательства. Допустить после вынесения решения вынесение дополнительного решения относительно требований или частей требований, предъявленных в ходе арбитражного разбирательства, но не затронутых в первоначальном решении, значит содействовать эффективному и надлежащему разрешению спора между сторонами, который был передан на арбитражное разбирательство.

---

[4] Предлагается заменить текст пункта 2 статьи 31, воспроизведенный в документе A/CN.9/112, следующим пересмотренным текстом. Этот пересмотренный текст идентичен тому тексту, который воспроизведен в документе A/CN.9/112, за исключением добавления подчеркнутых слов и номера:

«2. Такие исправления ошибок осуществляются в письменном виде *и должны быть подписаны единоличным арбитром или, если разбирательство осуществлял арбитражный трибунал в составе трех членов, председательствующим арбитром после проведения консультаций с другими арбитрами.* Здесь применяются положения пунктов 5, 6 и 7 статьи 27».

2. Одобрив Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ, стороны согласились с расширением полномочий арбитров на многие аспекты, подлежащие действию императивных положений права, применяемого в месте проведения арбитража. Согласно статье 30 этого Регламента, арбитры могут дать обязательное для сторон толкование вынесенного ими решения в письменном виде, а согласно статье 31, арбитры могут исправлять в своем решении ошибки канцелярского или аналогичного характера. Настоящая статья уполномочивает арбитров по получении просьбы от какой-либо стороны дополнить вынесенное ими решение посредством вынесения «дополнительного решения в отношении требований, которые предъявлялись в ходе арбитражного разбирательства, однако опущены в решении».

Пункт 1

3. Этот пункт разрешает какой-либо стороне обращаться к арбитрам с просьбой о вынесении дополнительного решения лишь в отношении требований, которые были официально предъявлены в ходе арбитражного разбирательства. Следовательно, он применяется в таких случаях, как непреднамеренное неустановление или нераспределение арбитражных издержек (статья 33), невынесение решения в отношении требования о выплате процентов или нерассмотрение в решении вопроса о встречном иске, который был предъявлен без существенных доказательств в его поддержку.

Пункт 2

4. Согласно этому пункту, после получения от какой-либо из сторон просьбы о вынесении дополнительного решения арбитры обладают полной свободой действий при решении вопроса о том, выносить или нет такое решение. Кроме того, арбитры вправе выносить дополнительное решение лишь в том случае, если допущенное в решении упущение «может быть исправлено без проведения какого-либо нового разбирательства». Таким образом, дополнительное решение должно основываться на тех доказательствах, которые были в распоряжении арбитров тогда, когда они выносили свое первоначальное неполное решение.

Пункт 3

5. С учетом признания того факта, что «дополнительное решение» является «решением» по смыслу данного Регламента, в этом пункте предусматривается применение положений пунктов 2—7 статьи 27 в отношении дополнительного решения.

Комментарий к статье 33

Пункт 1

1. Этот пункт содержит полный перечень пунктов, включенных в понятие «арбитражные издержки». Согласно этому пункту, арбитражные издержки должны устанавливаться в решении, причем гонорар, выплату которого требуют за свои услуги арбитры и который составляет часть этих издержек, должен быть установлен отдельно.

2. По причине больших различий в существе споров, которые могут быть переданы на арбитражное разбирательство, в продолжительности арбитражного разбирательства и вследствие этого в требованиях, предъявляемых к арбитрам, и в усилиях, которые они должны приложить, не представляется возможным разработать единую таблицу гонораров арбитров[5]. Однако можно ожидать, что арбитры, которые были избраны сторонами или компетентным органом, исходя из убежденности в их компетентности и в их готовности выносить решение по спору со всей беспристрастностью и справедливостью, проявят благоразумие при установлении своих собственных гонораров.

3. В то время как в соответствии с подпунктом *a* пункта 1 гонорар арбитров должен быть установлен в решении отдельно, все другие арбитражные издержки могут быть выражены одной цифрой. В тех случаях, когда арбитры были выбраны компетентным органом, они могут до установления своих гонораров консультироваться с этим органом.

Пункт 2

4. Подобно положениям, содержащимся в статье 43 Арбитражного регламента ЭКЕ и в пункте 7 статьи VII Арбитражного регламента ЭКАДВ, пункт 2 этой статьи в качестве общей нормы устанавливает, что арбитражные издержки должны выплачиваться проигравшей дело стороной, однако при этом он уполномочивает арбитров распределить эти издержки по-иному, когда это оправдано конкретными обстоятельствами.

Комментарий к статье 34

Пункты 1 и 2

1. При проведении специального арбитража арбитры обычно требуют внесения определенной суммы в качестве залога на покрытие издержек, которые возникнут в ходе арбитражного разбирательства. Пункт 1 предусматривает, что каждая сторона должна вносить одну половину такого залога. Пункт 2 уполномочивает арбитров истребовать у сторон внесения дополнительных сумм с учетом развития событий в ходе арбитражного разбирательства, например, если разбирательство занимает больший период времени, чем предполагалось, или если арбитры считают, что им необходимо заслушать показания экспертов по конкретным вопросам (статья 24). Аналогичное положение содержится в пункте 7 статьи VI Арбитражного регламента ЭКАДВ и в статье 28 Арбитражного регламента ЭКЕ.

Пункт 3

Согласно этому пункту, если залог, требуемый в соответствии с пунктом 1 или 2 этой статьи, не

[5] Записка, касающаяся таблицы гонораров арбитров, содержится в документе A/CN.9/114, который воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 4, ниже.

выплачивается полностью в течение определенного периода времени, то арбитры должны уведомить об этом обе стороны и предоставить каждой из сторон возможность осуществить требуемые платежи. Правило, содержащееся в этом пункте, мотивируется практическим соображением, что какая-либо из сторон, которая выполнила свое собственное обязательство путем внесения половины требуемого залога, может быть в большей степени заинтересована в том, чтобы арбитраж завершился вынесением решения, и поэтому может согласиться осуществить платежи, требуемые от другой стороны. Если внесения требуемых платежей в ближайшее время не ожидается, то арбитры вправе либо приостановить, либо прекратить арбитражное разбирательство.

3. Рабочий документ, подготовленный Секретариатом: пересмотренный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ); альтернативный проект положений для проекта арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/113)

ВВЕДЕНИЕ

Круг ведения

1. На своей восьмой сессии (1—17 апреля 1975 года) Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли рассмотрела «Предварительный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей» (A/CN.9/97; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, III, 1). Резюме прений Комиссии на этой сессии излагается в докладе Комиссии о работе ее восьмой сессии (A/10017, приложение I; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1). При завершении своих прений Комиссия постановила просить Генерального секретаря:

a) подготовить пересмотренный проект этого регламента с учетом замечаний, высказанных по предварительному проекту в ходе ее восьмой сессии;

b) представить пересмотренный проект арбитражного регламента Комиссии на ее девятой сессии.

2. В ответ на эту просьбу Секретариат подготовил два документа:

a) документ A/CN.9/112 * содержит пересмотренный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ). Этот пересмотренный регламент основан на предварительном проекте регламента, рассмотренном Комиссией на ее восьмой сессии, и подготовлен с учетом сделанных на этой сессии замечаний и предложений. Комментарий к пересмотренному проекту регламента содержится в документе A/CN.9/112/Add.1; **

b) в настоящем документе излагаются альтернативные проекты положений в отношении некоторых статей или пунктов некоторых статей, отражающие сделанные на восьмой сессии замечания и предложения, не включенные в текст проекта арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ.

Расположение текста

3. Текст, содержащийся в настоящем документе, насколько это возможно, излагается таким образом, чтобы он дополнял изложение проекта арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, представленного в документе A/CN.9/112 *. В этой связи можно отметить следующее:

a) за исключением статьи 2-бис, каждый проект статьи и каждый пункт проекта статьи, приведенные в настоящем документе, имеют тот же номер, что и соответствующая статья или пункт в проекте арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, касающегося того же вопроса. Статья 2-бис охватывает особый случай, не предусмотренный в проекте арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ;

b) в тех случаях, когда все предложения, внесенные на восьмой сессии Комиссии в отношении какой-либо конкретной статьи или пункта статьи, учтены в проекте арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, текст этой статьи или пункта в настоящем документе не воспроизводится [1]. Аналогичным образом в настоящем документе также не воспроизводятся тексты статей или пунктов статей, в отношении которых на восьмой сессии Комиссии не было сделано предложений;

c) замечания и предложения, не учтенные ни в проекте арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, ни в тексте настоящего документа, отмечаются в настоящем документе после каждой статьи;

d) в отдельных случаях замечание или предложение, касающееся какой-либо конкретной статьи или пункта настоящего документа, в случае его принятия Комиссией требует соответству-

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 1, выше.

** Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, выше.

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 1, выше.

[1] *a*) Пункт 3 статьи 7 текста, содержащегося в настоящем документе, идентичен первому предложению пункта 3 статьи 7 проекта арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ. Тем не менее он воспроизводится ниже, поскольку в данном тексте он составляет отдельный пункт.

b) Пункты 3 и 5 статьи 34 текста, содержащегося в настоящем документе, идентичны пунктам 2 и 4 статьи 34 проекта арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ. Тем не менее они воспроизводятся в настоящем документе в силу различия в нумерации пунктов.

ющих изменений в других статьях или пунктах статей текста. Подобные изменения не нашли своего отражения, поскольку это усложнило бы текст документа и затруднило бы его понимание;

e) альтернативные предложения либо озаглавлены как таковые, либо обозначены путем заключения каждого такого предложения в квадратные скобки и помещения заключенных в квадратные скобки предложений непосредственно за соответствующим текстом. Иногда квадратные скобки применяются в тех случаях, когда было сделано предложение о включении или опущении соответствующей формулировки. Во всех случаях, когда какая-либо формулировка заключается в квадратные скобки или в текст включается какое-либо предложение или замечание, даются подстрочные примечания, содержащие отсылку к источнику соответствующего конкретного замечания или предложения, нашедшего отражение в тексте. В большинстве случаев таким источником является резюме прений Комиссии на восьмой сессии, содержащееся в докладе Комиссии о работе ее восьмой сессии (A/10017, приложение I; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1). Когда в подстрочном примечании делается ссылка на какой-либо из пунктов этого резюме, в этом пункте также конкретно излагается существо сделанного замечания или предложения. В нескольких случаях, отмеченных соответствующими подстрочными примечаниями, отдельные положения были включены по предложению одного из членов Консультативной группы.

Шкала гонораров для арбитров

4. В статье 33 настоящего документа рассматриваются расходы, связанные с арбитражным разбирательством, а приводимая в пункте 1 *a* этой статьи альтернатива предусматривает отдельное указание гонорара арбитров и его установление самими арбитрами «в соответствии со шкалой гонораров для арбитров, приведенной в приложении A к настоящему Регламенту». Для того чтобы Комиссия имела возможность рассмотреть некоторые трудности, которые могут возникнуть при составлении подобной шкалы, в документе A/CN.9/114 * дается отдельно примечание по вопросу о шкале гонораров для арбитров.

РАЗДЕЛ I. ВВОДНЫЕ ПРАВИЛА

Сфера применения

[Статья 1

1. Настоящий Регламент применяется, когда стороны в договоре путем [письменного] [1] соглашения, содержащего прямую ссылку на Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ, согласились о том, что споры, возникающие из определенных правоотношений между ними [2], будут разрешаться в соответствии с настоящим Регламентом.

[2. «Стороны» означают физические или юридические лица, включая юридические лица публичного права.] [3]

[3. «Письменное соглашение» означает арбитражную оговорку в договоре или отдельное арбитражное соглашение, включая соглашение, заключенное путем обмена письмами, подписанными сторонами, или путем обмена телеграммами или телетайпными сообщениями.] [4]

4. «Споры, возникающие из определенных правоотношений», включают в себя существующие или могущие возникнуть в будущем споры, которые возникают из определенных правоотношений между сторонами [5] или их нарушения, прекращения или недействительности, либо связаны с ними.] [6]

Примечание

Нижеследующие предложения не представлены в качестве альтернатив в вышеприведенном тексте:

a) включить положение, ограничивающее сферу применения Арбитражного регламента разбирательством «споров, возникающих из международных торговых сделок» (A/10017, приложение I, пункты 3 и 16; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1);

b) включить положение, определяющее обстоятельства, при которых лицо, не являющееся стороной в арбитражной оговорке или соглашении, может принять участие в арбитражном разбирательстве, вытекающем из подобной оговорки или соглашения (A/10017, приложение I, пункт 19; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

Изменение Регламента

Статья 2

Стороны в любое время могут заключить [письменное] [7] соглашение, изменяющее любое положение настоящего Регламента, включая любые сроки, установленные настоящим Регламентом или в соответствии с ним.

Разбирательство в арбитражном органе

[Статья 2-бис

В тех случаях, когда стороны согласились выбрать для производства арбитражного разбирательства арбитражный орган, считается, что они избрали Арбитражный регламент, который такое учреждение могло установить для этой цели, если они прямо не оговорили иное.] [8].

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 4, ниже.

[1] Доклад ЮНСИТРАЛ о работе ее восьмой сессии, A/10017, приложение I, пункт 18 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

[2] Там же, пункт 17.
[3] Там же, пункт 20.
[4] Там же, пункт 21.
[5] Там же, пункт 17.
[6] Там же, пункт 22.
[7] Там же, пункт 18.
[8] Там же, пункт 23.

Получение сообщений;

Исчисление сроков

Статья 3

1. Для целей настоящего Регламента уведомление, извещение, сообщение или предложение, направляемое одной стороной другой стороне или арбитрам, вступает в силу после его получения адресатом [9].

2. Если не будет доказано обратное [10], предполагается, что уведомление, извещение, сообщение или предложение, посланное телеграммой или по телетайпу, получено через [один день] [три дня] [11] после отправки, а сообщение заказным письмом — через [пять] [восемь] [12] дней после отправки [13].

3. . . .

Уведомление об арбитраже

Статья 4

1. . . .

[2. Арбитражное разбирательство считается начавшимся в день доставки такого уведомления (далее именуемого «уведомлением об арбитраже») в постоянное местожительство или местонахождение предприятия ответчика, или, если он не имеет такого местожительства или предприятия, в его последнее известное местожительство или последнее известное местонахождение его предприятия.] [14]

3. Такое уведомление об арбитраже имеет следующее содержание, которым оно, однако, может не ограничиваться:

a) наименования и адреса сторон;

b) ссылка на применяемую арбитражную оговорку или соглашение;

c) ссылка на договор, из которого или в отношении которого возникает спор;

d) общий характер иска или указание соответствующей суммы, если таковая истребуется;

[*e*) искомое средство защиты] [15]

f) предложение относительно числа арбитров (например, один или три), если стороны не условились об этом ранее.

4. Истец может указать в уведомлении об арбитраже, что подобное уведомление также служит его исковым заявлением. В таком случае истец:

a) прилагает к уведомлению об арбитраже копию договора, упомянутого выше, в подпункте *c* пункта 2, и копию арбитражного соглашения, упомянутого выше, в подпункте *b* пункта 2, если оно не содержится в самом договоре;

b) включает в уведомление изложение фактов, подтверждающих иск, и спорные вопросы; и

c) может приложить к уведомлению все документы, которые он считает относящимися к делу, или может добавить ссылку на документы, которые он представит в будущем [16].

Примечание

Нижеследующие предложения не представлены в качестве альтернатив в вышеприведенном тексте:

a) указать язык, на котором должно быть составлено уведомление об арбитраже (A/10017, приложение I, пункт 25; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II. 1).

b) указать метод передачи уведомления истцом ответчику (A/10017, приложение I, пункт 26; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

Представительство

Статья 5

Любая сторона может быть представлена адвокатом или агентом после сообщения другой стороне имени и адреса такого лица. Считается, что такое сообщение [17] было направлено, если адвокат или агент от имени какой-либо стороны представляет уведомление об арбитраже, исковое заявление, письменное возражение ответчика или встречный иск, если другая сторона в короткий срок после такого представления не запросит доказательств полномочий этого адвоката или агента представлять сторону, которую, согласно его утверждению, он представляет [18].

РАЗДЕЛ II. НАЗНАЧЕНИЕ АРБИТРОВ

Число арбитров

Статья 6

Если стороны заранее не договорились о числе арбитров (один или три) и если в течение 15 дней после получения ответчиком направленного истцом уведомления об арбитраже стороны не договорились о том, что будет три арбитра, то назначается один [19] арбитр.

Примечание

В вышеприведенном тексте не представлено в качестве альтернативы предложение о том, что настоящая статья должна содержать требование о трех арбитрах в тех случаях, когда в арбитраже решается вопрос о значительной денежной сумме, и об одном арбитре, когда речь идет о сравнительно небольшой сумме (A/10017, приложение I, пункт 40; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

[9] Там же, пункт 31.
[10] Там же, пункт 35.
[11] Там же, пункт 36.
[12] Там же, пункт 36.
[13] Там же, пункт 34
[14] Там же, пункт 24.
[15] Там же, пункт 27 (третье предложение от конца).
[16] Там же, пункт 27.
[17] Там же, пункт 30 (последнее предложение).
[18] Там же, пункт 30.
[19] Там же, пункт 39.

Назначение единоличного арбитра

Статья 7

1. Если назначается единоличный арбитр, то такое назначение делается с учетом таких соображений, которые могут обеспечить назначение независимого и беспристрастного единоличного арбитра [20].

2. . . .

3. Если по истечении этого срока стороны не достигли соглашения о выборе единоличного арбитра или если до истечения этого срока стороны пришли к выводу, что такого соглашения достичь невозможно, то единоличный арбитр назначается компетентным органом, который стороны определили ранее.

4. Если определенный ранее компетентный орган не желает или не в состоянии действовать в качестве такового или если стороны не определили такой орган, то истец обращается с целью такого назначения к [21]:

a) Генеральному секретарю Постоянного третейского суда в Гааге, или

b) [здесь добавить соответствующий орган или учреждение, созданное под эгидой Организации Объединенных Наций].

Органы, упомянутые в подпунктах *a* или *b*, могут потребовать от любой из сторон такую информацию, какую они считают необходимой для осуществления своих функций. Они сообщают обеим сторонам название выбранного ими компетентного органа.

5. . . .

6. Компетентный орган назначает единоличного арбитра так, как он считает необходимым [22]. Компетентный орган может потребовать от любой из сторон такую информацию, какую он считает необходимой для осуществления своей функции.

Статья 8

1. Если назначаются три арбитра, то каждая сторона назначает одного арбитра. Стороны [23] совместно выбирают третьего арбитра, который выступает в качестве председателя арбитража.

2. Председательствующий арбитр назначается с учетом таких соображений, которые могут обеспечить назначение независимого и беспристрастного председательствующего арбитра [24].

3. . . .

4. В течение 15 дней после назначения второго арбитра истец телеграммой или по телетайпу предлагает ответчику имена одного или более лиц, одно из которых будет выступать в качестве председательствующего арбитра. Стороны [25] стремятся достичь соглашения о выборе председательствующего арбитра в течение 30 дней после получения ответчиком предложения истца.

5. Если по истечении этого срока стороны не достигли соглашения о выборе председательствующего арбитра или если до истечения этого срока стороны пришли к выводу, что такого соглашения достичь невозможно, то истец предлагает выбранным двум арбитрам выбрать председательствующего арбитра [26]. Арбитры стремятся достичь соглашения о выборе председательствующего арбитра в течение 15 дней после получения арбитрами предложения истца.

6. Если по истечении этого срока два арбитра не достигли соглашения о выборе председательствующего арбитра, то председательствующий арбитр назначается компетентным органом, который стороны определили ранее. Если определенный ранее компетентный орган не желает или не в состоянии действовать в качестве такового или если стороны не определили такой орган, то истец обращается с просьбой о таком назначении к одному из органов, указанных в пункте 4 статьи 7 [27]. Орган, которому направлена такая просьба, вправе потребовать от любой из сторон такую информацию, какую он считает необходимой для осуществления своих функций. Он сообщает обеим сторонам название выбранного им компетентного органа. Компетентный орган вправе потребовать от любой из сторон такую информацию, какую он считает необходимой для осуществления своей функции.

7. . . .

8. Компетентный орган, определенный в соответствии с пунктом 6 настоящей статьи, назначает председательствующего арбитра так, как он считает необходимым [28].

Отвод арбитров (статья 9—11)

Статья 9

АЛЬТЕРНАТИВА А

1. Любая из сторон может дать отвод любому арбитру, включая единоличного арбитра или председательствующего арбитра [29], независимо от того, был ли данный арбитр:

первоначально предложен или назначен ею, или

назначен компетентным органом, или

выбран обеими сторонами или другими арбитрами,

только в том случае [30], если этот арбитр имеет финансовую или личную заинтересованность в исходе арбитражного разбирательства или [тесную] [31] семейную [или коммерческую] [32] связь с

[20] Там же, пункты 44, 47 и 48.
[21] Там же, пункт 49.
[22] Там же, пункт 53.
[23] Там же, пункт 60.
[24] Там же, пункты 44, 47—48 и 56.
[25] Там же, пункт 60.
[26] Там же.
[27] Там же, пункты 49 и 58.
[28] Там же, пункты 53 и 64.
[29] Там же, пункт 69 (последнее предложение).
[30] Там же, пункт 73.
[31] Там же, пункт 71.
[32] Там же.

одной из сторон или адвокатом или агентом одной из сторон.

АЛЬТЕРНАТИВА В

1. Любая из сторон может дать отвод единоличному или председательствующему арбитру[33], независимо от того, был ли данный арбитр:

первоначально предложен ею, или

назначен компетентным органом, или

выбран обеими сторонами или другими арбитрами,

если имеются обстоятельства, вызывающие оправданные сомнения в отношении беспристрастности и независимости данного арбитра.

[2. Обстоятельства, упомянутые в пункте 1 настоящей статьи, включают [любую финансовую или личную заинтересованность] [любую прямую финансовую или личную заинтересованность][34] арбитра в исходе арбитражного разбирательства или любую [тесную][35] семейную [или коммерческую][36] связь арбитра с любой из сторон или ее адвокатом или агентом][37].

3. Арбитр, будучи назначен или выбран, сообщает сторонам о любых обстоятельствах, которые могут вызвать оправданные сомнения в отношении его беспристрастности или независимости[38].

Примечание

Нижеследующее предложение не представлено в качестве альтернативы в вышеприведенном тексте:

провести различие в пункте 2 этой статьи между «абсолютными» основаниями для отвода (например, упомянутые тесные семейные связи или прямая финансовая или личная заинтересованность арбитра в исходе спора) и «относительными» основаниями, которые требуют доказательства как наличия этих оснований, так и того факта, что они могут вызвать оправданные сомнения в отношении беспристрастности и независимости арбитра (A/10017, приложение I, пункт 71; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

Статья 10

[1. Отвод арбитру должен быть заявлен в течение 30 дней после того, как заявляющей отвод стороне было сообщено о его назначении, или в течение 30 дней после того, как этой стороне стали известны обстоятельства, упомянутые в статье 9][39].

2. Другой стороне и отводимому арбитру направляется уведомление об отводе. Такое уведомление [составляется в письменной форме и][40] содержит основания для отвода.

3. . . .

Статья 11

1. Если другая сторона не согласна с отводом и отводимый арбитр не снимает свою кандидатуру, то решение по отводу принимается:

a) компетентным судом, имеющим юрисдикцию [в месте арбитражного разбирательства] [в местожительстве отводимого арбитра][41], или

b) если нет компетентного суда, имеющего юрисдикцию в таком месте,— председателем торговой палаты [в месте арбитражного разбирательства] [в местожительстве отводимого арбитра][42].

2. Решение компетентного суда или председателя торговой палаты является окончательным[43]. Если в случаях, указанных в подпунктах *a* и *b* пункта 1, компетентный суд или председатель торговой палаты удовлетворяет отвод, то новый арбитр назначается или выбирается в соответствии с процедурой назначения или выбора арбитра, предусмотренной в статье 7 или 8.

Смерть или отставка арбитра

Невозможность исполнения арбитром своих обязанностей или его бездействие

Статья 12

1. . . .
2. . . .

3. В случае замены единоличного или председательствующего арбитра все проведенные ранее слушания повторяются [если не велось стенографического отчета этих слушаний][44]. В случае замены любого другого арбитра такие состоявшиеся ранее слушания могут быть повторены по усмотрению [остальных арбитров, участвовавших в этих слушаниях] [стороны, которой или от имени которой заменяющий арбитр назначается в соответствии со статьей 8][45].

Примечание

Нижеследующие предложения не представлены в качестве альтернатив в вышеприведенном тексте:

a) добавить положение «о том, что, если арбитр слагает с себя обязанности или прекращает их выполнять, он должен объяснить причины таких действий» (A/10017, приложение I, пункт 89; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

b) рассмотреть целесообразность добавления определений понятий «невозможности исполне-

[33] Там же, пункт 69 (третье предложение).
[34] Там же, пункт 71.
[35] Там же.
[36] Там же.
[37] Там же, пункт 70.
[38] Там же, пункт 75.
[39] Там же, пункт 78.
[40] Там же, пункт 80.
[41] Там же, пункт 85.
[42] Там же.
[43] Там же.
[44] Там же, пункт 92.
[45] Там же, пункт 94.

ния обязанностей» и «отставки» (A/10017, приложение I, пункт 91; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

c) предусмотреть, что «в тех случаях, когда арбитраж состоит из единоличного арбитра, решение о повторном слушании принимается новым единоличным арбитром» (A/10017, приложение I, пункт 92; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

Сведения о предлагаемых арбитрах

Статья 13

...

РАЗДЕЛ III. АРБИТРАЖНАЯ ПРОЦЕДУРА

Общие положения

Статья 14

1. С соблюдением настоящих правил [и с соблюдением любых договоренностей между сторонами][46] арбитры могут вести арбитражное разбирательство таким образом, какой они считают надлежащим, при условии [абсолютно][47] равного и беспристрастного отношения к сторонам.

2. Если какая-либо из сторон обратится с соответствующей просьбой, арбитры проводят слушания для представления свидетельских показаний, включая показания экспертов, или для представления устных аргументов. При отсутствии такой просьбы арбитры принимают решение о том, следует ли проводить такие слушания или же следует вести разбирательство только лишь на основании документов и других письменных материалов [без ущерба для возможного осмотра товаров или другого имущества, который арбитры могут счесть надлежащим в ходе арбитражного разбирательства][48].

3. Даже при отсутствии просьбы одной или обеих сторон арбитры, как правило, должны проводить слушания для устного представления доказательств[49]. Арбитры могут не разрешить стороне представить свидетелей, которых она предлагает заслушать на заседании, при условии, если арбитры единогласно решат, что такие предлагаемые свидетельские показания не относятся к делу[50].

4. Арбитры не принимают решения по документам и информации, предоставленным им одной из сторон, если не доказано, что эти документы или информация были также сообщены другой стороне[51].

Место арбитража

Статья 15

1. Если стороны не договорились о месте проведения арбитражного разбирательства, такое место определяется арбитрами [с учетом нужд арбитражного разбирательства][52].

2. [Арбитры могут определить место проведения арбитража в пределах страны или города, о которых договорились стороны.][53] [Они могут заслушивать свидетелей или проводить промежуточные заседания для консультации между собой в любом месте, которое они считают надлежащим, с учетом нужд арбитражного разбирательства][54].

3. ...

4. ...

Примечание

Нижеследующие предложения пятого Международного арбитражного конгресса, состоявшегося в Дели в январе 1975 года, не были представлены в качестве альтернатив в вышеприведенном тексте:

a) заменить выражение «seat of arbitration» выражением «place of arbitration» (A/10017, приложение I, пункт 106; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1);

b) потребовать, чтобы арбитры определяли место арбитража «в начале арбитражного процесса» (A/10017, приложение I, пункт 106; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

Язык

Статья 16

1. С учетом договоренности, ранее достигнутой сторонами, арбитры в короткий срок после своего назначения определяют после консультации со сторонами язык или языки, на которых должно вестись разбирательство, особо приняв во внимание язык договора, язык, используемый в переписке между сторонами[55], а также языковые возможности арбитров[56], сторон и их адвокатов[57]. Это определение применяется к исковому заявлению, письменному возражению ответчика и к любым последующим письменным заявлениям и, если проводится устное разбирательство, к языку или языкам, используемым в таком разбирательстве.

2. ...

[3. Арбитры принимают необходимые меры для перевода документов на язык или языки, используемые в арбитражном разбирательстве. Они также принимают необходимые меры для обеспечения на всех слушаниях устного перевода на такой язык или языки.][58]

[46] Там же, пункт 97.
[47] Там же, пункт 98.
[48] Там же, пункт 100.
[49] Там же, пункт 101.
[50] Там же, пункт 102.
[51] Там же, пункт 104.
[52] Там же, пункт 105.
[53] Там же, пункт 107.
[54] Там же, пункт 108.
[55] Там же, пункт 111.
[56] Там же, пункт 112.
[57] Там же, пункт 113.
[58] Там же. Можно рассмотреть вопрос о возможности опущения пункта 2 статьи 16 в случае принятия пункта 3 вышеприведенного альтернативного текста этой статьи.

Примечание

Нижеследующее предложение не представлено в качестве альтернативы в вышеприведенном тексте:

рассмотреть вопрос об объединении статей 13 и 15 документа A/C.N.9/97 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, III, 1) (соответствующих статьям 14 и 16 документа A/CN.9/112*) в одну статью (A/10017, приложение I, пункт 115; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

Исковое заявление

Статья 17

1. В течение срока, устанавливаемого арбитрами, истец направляет ответчику и каждому из арбитров исковое заявление в письменной форме. К нему должны быть приложены [копии всех относящихся к делу документов][59] [копии всех относящихся к делу документов, на которые ссылается истец в обоснование своего иска][60], а также копия договора и арбитражного соглашения, если оно не содержится в самом договоре.

2. Исковое заявление должно включать следующие данные:

a) наименования и адреса сторон;

b) полное изложение фактов и краткое изложение подтверждающих эти факты доказательств[61];

c) спорные [по мнению истца] вопросы[62];

d) искомое средство защиты [включая иск об уплате процентов][63];

[*e*) ссылку на документы, которые истец намеревается представить в обоснование своего иска][64].

3. В ходе арбитражного разбирательства истец может[65] [дополнить или изменить] [изменить][66] свой иск при условии, что ответчик получит возможность осуществить свое право на возражение в отношении этого изменения. Однако иск не может быть изменен таким образом, чтобы измененный иск выходил за пределы сферы действия арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения[67], или предмета иска, изложенного в уведомлении об арбитраже[68].

Примечание

Нижеследующие предложения не представлены в качестве альтернатив в вышеприведенном тексте:

a) наделить арбитров правом «требовать представления им всех документов, имеющих отношение к спорным вопросам, после того как эти вопросы были уточнены» (A/10017, приложение I, пункт 116; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1);

b) уточнить, что «изложение фактов в обоснование иска» и «спорные вопросы» должны включаться в исковое заявление лишь в той мере, в какой они известны истцу во время составления искового заявления (A/10017, приложение I, пункт 122; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1);

c) требовать, чтобы истец оплачивал все расходы, понесенные ответчиком в связи с изменением иска, если арбитры не примут иного решения (A/10017, приложение I, пункт 132; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

Письменное возражение ответчика

Статья 18

1. . . .

2. В письменном возражении ответчика по иску содержатся ответы на данные, указанные в подпунктах *b*, *c* и *d* искового заявления (статья 17, пункт 2). Ответчик прилагает к своему письменному возражению [копии всех относящихся к делу документов][69] [копии всех относящихся к делу документов, на которые он ссылается в обоснование своего возражения][70] [ссылку на документы, которые он намеревается представить в обоснование своего возражения][71].

3. В своем письменном возражении или на более поздней стадии арбитражного разбирательства, если арбитры решают, что эта задержка при данных обстоятельствах была оправданной[72], ответчик может предъявить встречный иск, вытекающий из того же договора, или предъявить иск, вытекающий из того же договора, в целях зачета. Ответчик может также предъявить в качестве встречного иска или в целях зачета иск, вытекающий из другого договора, заключенного между сторонами в ходе той же сделки, при условии, что такой другой договор содержит арбитражную оговорку, име-

---

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 1, выше.

[59] A/10017, приложение I, пункт 117 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

[60] Там же, пункт 116.

[61] Там же, пункты 119 (последнее предложение) и 117.

[62] Там же, пункт 120.

[63] Там же, пункт 121.

[64] Там же, пункт 116.

[65] Там же, пункт 125.

[66] Там же, пункты 127—129.

[67] Там же, пункт 130.

[68] Там же, пункт 131.

[69] Этот вариант соответствует вышеприведенному альтернативному тексту пункта 1 статьи 17, к которому относится сноска 59.

[70] Соответствует вышеприведенному альтернативному тексту пункта 1 статьи 17, к которому относится сноска 60.

[71] Соответствует вышеприведенному альтернативному тексту пункта 2 *e* статьи 17, к которому относится сноска 64.

[72] A/10017, приложение I, пункт 135 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II.1).

ющую идентичную формулировку, или охватывается тем же арбитражным соглашением [73].

4. ...

Примечание

Нижеследующее предложение не представлено в качестве альтернативы в вышеприведенном тексте: «желательно, чтобы в Регламенте содержались положения относительно объединения слушаний в соответствующих случаях» (A/10017, приложение I, пункт 137; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

Заявления относительно компетентности арбитра

Статья 19

1. [Арбитры вправе выносить постановления по возражениям об отсутствии у них компетенции, включая любые возражения в отношении существования или действительности арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения] [74] [и по любым возражениям о том, что арбитры превысили свои полномочия] [75].

2. [Арбитры вправе устанавливать существование или действительность договора, частью которого является арбитражная оговорка. Для целей статьи 19 арбитражная оговорка, которая является частью договора и которая предусматривает арбитраж в соответствии с настоящим Регламентом, рассматривается как соглашение, не зависящее от других условий данного договора. Решение арбитров о том, что данный договор ничтожен, не влечет за собой автоматически недействительности арбитражной оговорки] [76].

3. ...

4. Как правило, арбитры должны выносить постановление по заявлению относительно их компетентности, рассматривая его в качестве предварительного вопроса. Однако, когда это оправдано исключительными обстоятельствами, арбитры могут приступить к арбитражному разбирательству и вынести постановление по такому заявлению в своем окончательном решении [77].

Последующие письменные заявления

Дополнительные документы или вещественные доказательства

Статья 20

...

Примечание

Нижеследующее предложение не представлено в качестве альтернативы: «когда в письменном заявлении ответчика по иску содержится встречный иск и истец представил ответ, ответчик должен также иметь право на ответ» (A/10017, приложение I, пункт 149; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

Сроки

Статья 21

...

Слушания, показания свидетелей

Статья 22

1. ...

2. Если должны быть заслушаны показания свидетелей, то по меньшей мере за 15 дней до слушания каждая сторона сообщает арбитрам и другой стороне имена и адреса свидетелей, которых она намеревается вызвать, и язык, на котором эти свидетели будут давать свои показания. [Сторона может вызывать экспертов в качестве свидетелей для дачи показаний по рассматриваемым вопросам.] [78]

3. ...

4. ...

5. ...

6. Арбитры принимают решения в отношении признания допустимости, относимости и существенности предлагаемых показаний. [Когда это допускается правом, применимым в месте арбитража, арбитры могут по своему усмотрению отходить от правовых норм о свидетельских показаниях.] [79].

Временные меры защиты

Статья 23

1. [По просьбе одной из сторон и уведомив другую сторону [80], арбитры вправе принимать любые временные меры, которые они считают необходимыми, в отношении предмета спора, включая меры, направленные на сохранение товаров, являющихся предметом спора, например издание приказа о передаче их на хранение третьему лицу или о продаже скоропортящихся товаров] [81] [и направление соответствующей стороне распоряжения о принятии временных мер в отношении товаров, являющихся предметом спора] [82].

2. ...

3. Просьба о временных мерах или об исполнении временных мер, предпринятых арбитрами на основании пункта 1 [83], может быть также направлена какому-либо судебному органу. Такая просьба не будет считаться несовместимой с арбитражной оговоркой или отдельным арбитражным соглашением или отказом от этой арбит-

[73] Там же, пункты 136 и 140 (последнее предложение).
[74] Там же, пункт 141.
[75] Там же, пункт 144.
[76] Там же, пункт 147.
[77] Там же, пункт 145.
[78] Там же, пункт 167.
[79] Там же, пункт 159.
[80] Там же, пункт 164.
[81] Там же, пункт 162 (третье предложение).
[82] Там же, пункт 165.
[83] Там же, пункт 163.

ражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения.

Эксперты

Статья 24

...

Примечание

Нижеследующее предложение не представлено в качестве альтернативы: «если будет внесено положение о назначении экспертов сторонами, то может потребоваться разъяснение взаимосвязи показаний этих экспертов с показаниями экспертов, назначенных арбитрами» (A/10017, приложение I, пункт 168; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

Непредставление заявления

Отсутствие одной из сторон

Статья 25

1. ...

2. ...

3. Если без указания уважительных причин одна из сторон не является на заседание, будучи должным образом уведомлена в соответствии с настоящим Регламентом, то арбитры вправе продолжать осуществление арбитража, при этом предполагается, что такое разбирательство осуществляется в присутствии всех сторон. [Если обе стороны не являются на заседание, будучи должным образом уведомлены в соответствии с настоящим Регламентом, арбитры назначают второе заседание; если обе стороны вновь не являются на такое второе заседание, арбитры [должны] [могут] издать распоряжение о прекращении арбитражного разбирательства][84].

4. ...

Отказ от Регламента

Статья 26

Любая сторона, которая знает или должна была бы знать[85] о том, что какое-либо положение или требование настоящего Регламента не было соблюдено, и продолжает участвовать в арбитражном разбирательстве, не заявив немедленно возражений против такого несоблюдения, рассматривается как сторона, отказавшаяся от своего права на возражение.

РАЗДЕЛ IV. РЕШЕНИЕ

Форма решения и последствия его вынесения

Статья 27

1. ...

2. ...

3. ...

4. Решение должно быть подписано арбитрами и в нем должна быть указана дата и место вынесения решения. При наличии трех арбитров неподписание решения одним из арбитров, не являющимся председательствующим арбитром[86], не влияет на действительность данного решения. В решении приводится причина отсутствия подписи одного из арбитров, но в него [может] [не должно] быть включено какое-либо особое мнение[87].

5. ...

6. ...

7. Если закон об арбитражном разбирательстве страны вынесения решения требует передачи решения в архив или его регистрации арбитрами[88] [арбитры] [единоличный или председательствующий арбитр][89] [должны] [должен] выполнить это требование в течение предусмотренного данным законом срока.

Применимое право

Статья 28

1. Арбитры применяют то право или нормы[90] [на которые стороны согласились] [которые стороны определили или на которые прямо указали][91] как на применимые к существу их спора.

Альтернатива A

2. При отсутствии такого [согласия] [определения или указания] сторон арбитры применяют право, определяемое в соответствии с коллизионными нормами, которые они считают применимыми [в месте арбитража] [в месте деятельности ответчика] [в месте деятельности истца][92].

Альтернатива B

2. При отсутствии такого [согласия] [определения или указания] сторон арбитры применяют право, определяемое в соответствии с коллизионными нормами, которые они считают применимыми, принимая во внимание условия договора и торговые обычаи[93].

3. Арбитры выносят решение ex aequo et bono или в качестве «дружеских посредников» лишь в том случае, если стороны ясно уполномочили арбитров на это и если решение арбитров на такой основе не противоречит арбитражному праву, применимому в месте арбитража[94].

[4. В любом случае, вынося решение по существу спора, арбитры должны придавать важность обязательным положениям закона, регулирующего существо спора, ясно выраженным

[84] Там же, пункты 171—172.
[85] Там же, пункт 174.
[86] Там же, пункт 177.
[87] Там же, пункт 179.
[88] Там же, пункт 184.
[89] Там же, пункт 184.
[90] Там же, пункт 186 (подпункт *e*).
[91] Там же, пункт 186.
[92] Там же, пункт 188.
[93] Там же, пункт 190. Предлагается в случае принятия этого предложения опустить пункт 4 статьи 28.
[94] Там же, пункт 192.

условиям договора и торговым обычаям в указанном здесь порядке [95]] [96].

Примечание

Нижеследующее предложение не представлено в качестве альтернативы изложенному выше тексту:

пункт 1 данной статьи должен быть следующим: «стороны могут по своему усмотрению устанавливать с общего согласия право, подлежащее применению арбитрами при решении спора по существу» (A/10017, приложение I, пункт 186 *d*).

Урегулирование или другие основания для прекращения рассмотрения спора

Статья 29

1. Если до вынесения решения стороны достигают соглашения об урегулировании спора, то арбитры либо выносят решение о прекращении арбитражного разбирательства, либо, если об этом просят обе стороны [97], фиксируют урегулирование в форме арбитражного решения на согласованных условиях. Арбитры не обязаны излагать мотивы такого решения. [Однако арбитры отказывают в оформлении урегулирования в виде арбитражного решения на согласованных условиях, если такое урегулирование незаконно или противоречит нормам о публичном порядке в месте арбитража.] [98] Если до вынесения решения продолжение арбитражного разбирательства становится ненужным или невозможным по какой-либо другой причине, то арбитры уведомляют стороны о своем намерении издать приказ о прекращении разбирательства. Арбитры правомочны издать такой приказ в том случае, если ни одна из сторон не возражает против прекращения разбирательства.

2. . . .

3. . . .

Толкование решения

Статья 30

[1. [В течение 30 дней после получения решения] [99] любая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитров дать [аутентичное толкование] [100] [разъяснение] [101] решения. Такое [толкование] [разъяснение] является обязательным для сторон.

2. [Толкование] [разъяснение] дается в письменной форме и сообщается сторонам [102] в течение 45 дней после получения просьбы, при этом применяются положения пунктов 3—7 статьи 27.] [103]

Исправление ошибок в решении

Статья 31

1. [В течение 30 дней после получения решения] [104] любая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитров исправить любую ошибку в расчетах, любую канцелярскую или типографскую ошибку или любую ошибку аналогичного характера. [В течение 30 дней после сообщения решения] [105] арбитры могут исправить такого рода ошибки по своей инициативе.

2. Такие исправления ошибок осуществляются в письменной форме и подписываются единоличным арбитром или, при наличии арбитражного трибунала из трех арбитров, председательствующим арбитром после консультации с другими арбитрами. При этом применяются положения пунктов 5, 6 и 7 статьи 27.

Примечание

В тексте, выше, не отражены в качестве альтернатив следующие предложения:

a) предусмотреть, что 30-дневный срок, указанный в пункте 1 настоящей статьи, начинается «со дня, установленного в решении для выполнения сторонами своих обязательств по этому решению» (A/10017, приложение I, пункт 208; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

b) опустить статью, касающуюся толкования решений (статья 30 в документе A/CN.9/112)*, и добавить соответствующее положение к настоящей статье об исправлении ошибок в решении (статья 31 в документе A/CN.9/112) *, которое охватывало бы толкования и разъяснения (A/10017, приложение I, пункт 205 — последнее предложение; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

Дополнительное решение

Статья 32

[1. В течение 30 дней после получения решения любая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитров вынести дополнительное решение в отношении требований, которые предъявлялись в ходе арбитражного разбирательства, однако пропущены в решении в результате ошибки или небрежности со стороны арбитров [106].

---

[95] Там же, пункт 193.

[96] Следует отметить, что предложение об изъятии пункта 4 данной статьи связано с добавлением в конце пункта 2 данной статьи слов «принимая во внимание условия договора и торговые обычаи» (A/10017, приложение I, пункт 190; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

[97] A/10017, приложение I, пункт 194 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

[98] Там же, пункт 195.

[99] Там же, пункт 202.

[100] Там же, пункт 200.

[101] Там же, пункт 201.

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, III, 1, выше.

[102] Там же, пункт 204.

[103] Там же, пункт 205.

[104] Там же, пункт 207.

[105] Там же.

[106] Там же, пункт 210.

2. Если арбитры считают просьбу о вынесении дополнительного решения оправданной и считают, что данное упущение может быть исправлено без какого-либо дальнейшего разбирательства или свидетельских показаний, то в течение 60 дней после получения такой просьбы арбитры дополняют свое предыдущее решение.

3. Если выносится дополнительное решение, то применяются положения пунктов 2—7 статьи 27.] [107].

Издержки

Статья 33

1. В своем решении арбитры устанавливают сумму арбитражных издержек. Термин «издержки» включает в себя:

a) гонорар арбитров, сумма которого указывается отдельно и устанавливается самими арбитрами [в соответствии со шкалой гонораров арбитров, содержащейся в приложении А к настоящему Регламенту] [108] [учитывая сумму иска и продолжительность арбитражного разбирательства] [109]. [В тех случаях, когда был назначен компетентный орган, арбитры должны устанавливать свой гонорар после консультации с компетентным органом. Такой орган может делать любые замечания, которые он сочтет уместными, в отношении гонорара, который арбитры намерены для себя установить] [110];

b) гонорар, устанавливаемый компетентным органом, и расходы, понесенные им в связи с его услугами, за исключением любой части, которая была выплачена ранее [111];

c) путевые и все другие расходы, понесенные арбитрами;

d) оплату услуг экспертов и другой помощи, запрошенной арбитрами;

e) путевые расходы свидетелей в том размере, в каком они одобрены арбитрами;

f) компенсацию за правовую помощь выигрывшей дело стороне, если требование о такой компенсации было заявлено в ходе арбитражного разбирательства, но только в том размере, в каком эта компенсация сочтена арбитрами разумной и надлежащей [и если она может быть получена на основании права, применимого в месте арбитража] [112].

2. Арбитры должны сводить арбитражные издержки к минимуму и не имеют права на какое-либо дополнительное вознаграждение за толкование решения или исправление ошибок в нем, или за вынесение дополнительного решения на основании статьи 32 настоящего Регламента [113].

3. Арбитражные издержки [как правило] [114] должны выплачиваться проигравшей дело стороной. Однако арбитры могут распределить возмещение издержек между сторонами, если они считают, что такое распределение является разумным.

Обеспечение покрытия издержек

Статья 34

1. . . .

2. Компетентный орган после его назначения в качестве такового может потребовать от каждой из сторон внести в качестве залога сумму, равную половине его гонорара [115].

3. В ходе арбитражного разбирательства арбитры могут потребовать от сторон внесения в качестве залога дополнительных сумм.

4. Если залог, требующийся в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, не будет полностью выплачен в течение 30 дней после направления сторонам просьбы об этом, то арбитры уведомляют обе стороны о неуплате и предоставляют каждой из сторон возможность сделать требуемые от нее или от другой стороны платежи [116]. Если тем не менее требуемый платеж не сделан даже после этого, арбитры могут издать приказ об отсрочке или прекращении арбитражного разбирательства [117].

5. Арбитры представляют сторонам отчеты о полученных в залог суммах и возвращают им все неизрасходованные остатки.

6. Назначенный компетентный орган может быть уполномочен арбитрами осуществлять функции, указанные в пунктах 1, 3, 4 и 5 настоящей статьи [118].

---

[107] Там же, пункт 212.
[108] Там же, пункт 214.
[109] Там же.
[110] Этот альтернативный текст основан на пункте 215 приложения I документа A/10017 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1) и на предложении, внесенном одним из членов Консультативной группы.
[111] Этот альтернативный текст основан на предложении одного из членов Консультативной группы.
[112] A/10017, приложение I, пункт 218 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).
[113] Там же, пункт 222.
[114] Там же, пункт 219.
[115] Этот альтернативный текст основан на предложении одного из членов Консультативной группы.
[116] A/10017, приложение I, пункт 224 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).
[117] Там же, пункт 225.
[118] Этот альтернативный текст основан на предложении одного из членов Консультативной группы.

4. Записка Секретариата: проект арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ; шкала гонораров арбитров (A/CN.9/114) *

1. В настоящей записке рассматривается вопрос о возможности введения в контексте проекта арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ [1] шкалы гонораров, в которой были бы установлены верхний и нижний пределы вознаграждения арбитров за их услуги. В пункте 1 статьи 33 проекта регламента предусматривается, что арбитры сами устанавливают размер своего гонорара, а в комментарии указывается, что арбитры, как следует ожидать, проявят здравый подход при установлении размеров своих собственных гонораров. Кроме того, в большинстве стран при утверждении о завышениях размеров вознаграждений решение арбитров в отношении их гонорара может быть представлено на рассмотрение суда.

2. В ходе обсуждения предварительного проекта регламента, в котором содержится положение, аналогичное тому, которое дано в пункте 1 статьи 33, было выражено мнение о целесообразности ограничения полномочий арбитров устанавливать для себя размер вознаграждения за свои заслуги, который они считают достаточным. Было предложено указать в регламенте шкалу гонораров, которая устанавливала бы потолок для размера выплачиваемых гонораров [2].

3. Шкала гонораров обычно учитывает размер иска и на основе такого размера предусматривает минимальные и максимальные ставки или только максимальные ставки. Арбитражный регламент, который предусматривает шкалу, предусматривает также создание административного органа, который устанавливал бы гонорары в соответствии с этой шкалой и, согласно большинству арбитражных регламентов, имел бы при этом значительную свободу действий. Такая свобода действий представляется желательной ввиду продолжительности времени, которое может потребоваться для конкретного арбитража, или сложности вопросов, представленных на арбитраж. В некоторых случаях административный орган может определять размер вознаграждений для арбитров независимо от шкалы [3].

4. Поскольку Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ предназначен для того, чтобы содействовать арбитражу во всех частях мира и в отношении различных видов дел, в шкале гонораров, предусматриваемой Регламентом, вероятно, потребуется предусмотреть значительно отличающиеся друг от друга минимальные и максимальные ставки, с тем чтобы обеспечить гибкость при определении размера гонораров [4]. Поэтому сам факт указания в шкале максимальной ставки не даст сторонам заранее достаточной информации о величине арбитражных издержек и необязательно в каждом случае исключит возможность установления арбитрами завышенного гонорара.

5. Таким образом, эффективность шкалы гонораров зависит, по-видимому, от посредничества независимого органа. Как указывается выше, единственным арбитражным регламентом, который предусматривает шкалу гонораров, является Регламент, осуществляемый арбитражными органами. Если бы Комиссия сочла, что шкала должна быть включена в Регламент и что она должна «осуществляться» независимым органом, можно было бы рассмотреть вопрос о возможности или предоставления компетентному органу дискреционных полномочий для установления размера вознаграждения арбитров в соответствии с этой шкалой, или предоставления арбитрам права устанавливать размер своего гонорара в соответствии со шкалой после консультации с компетентным органом.

6. Согласно Регламенту, компетентный орган устанавливается:

a) когда такой орган предусматривается в арбитражной оговорке или арбитражном соглашении;

b) когда стороны не могут прийти к согласию относительно выбора единоличного арбитра [статья 7 (3) и (6)] или суперарбитра [статья 8 (5) и (8)] или, при создании суда из трех арбитров, одна из сторон не назначает арбитра [статья 8 (3)];

---

* 1 апреля 1976 года.

[1] Пересмотренный проект арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ содержится в документе A/CN.9/112, а комментарий к нему дан в документе A/CN.9/112/Add.1 (оба воспроизводятся в настоящем томе, часть вторая, III, 1 и 2, выше).

[2] См. Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее восьмой сессии, *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцатая сессия, Дополнение № 17* (A/10017), пункты 213—215 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть первая, II, 1).

[3] Например, в пункте 3 статьи 20 Регламента примирительного и арбитражного производства Международной торговой палаты (вариант 1975 года) предусматривается, что «Суд МТП может устанавливать гонорары арбитров выше или ниже уровня, предусматриваемого содержащейся в приложении шкалой, если это представляется необходимым ввиду исключительных обстоятельств дела».

[4] Например, шкала гонораров, приводимая в приложении II Регламента МТП, предусматривает следующий диапазон между нижеприводимыми минимальными и максимальными ставками гонораров:

Оспариваемая сумма (в тыс. долл. США)	*Гонорары (в процентах)*	
	минимальная ставка	*максимальная ставка*
До 10	(минимум 600 долл.)	10
От 10 до 50	1,5	6
От 50 до 200	0,8	3
От 200 до 600	0,5	2
От 600 до 1 500	0,3	1,5
От 1 500 до 3 000	0,2	0,6
От 3 000 до 10 000	0,1	0,3
Свыше 10 000	0,1	0,15

c) когда компетентному органу предоставлено право принимать решение по заявлению об отводе арбитра [статья 11 (1) *c*].

Во всех других случаях, когда ни одно из вышеуказанных обстоятельств не требует создания компетентного органа, можно прибегнуть к созданию компетентного органа в соответствии с положениями статьи 7 или статьи 8 Регламента.

Выводы

7. В заключение на рассмотрение Комиссии представляются следующие варианты, связанные с определением гонораров арбитров:

a) сохранить существующий текст статьи 33, в соответствии с которой арбитры сами определяют размер своего гонорара;

b) включить в Регламент шкалу гонораров, в которой определялись бы минимальная и максимальная ставки или только максимальная ставка на основе суммы иска, и включить дополнительное положение в статью 33, в соответствии с которым гонорар арбитров должен определяться компетентным органом согласно шкале или в соответствии с которой арбитры должны сами определять размер своего гонорара после консультации с компетентным органом;

c) не включать в Регламент шкалу гонорара, но внести дополнительное положение в статью 33, согласно которому арбитры должны определять размер своего гонорара после консультации с компетентным органом.

IV. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

1. Записка Генерального секретаря: замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов (A/CN.9/109) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	225
I. ТЕКСТ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ	226
II. ЗАМЕЧАНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ:	
Австралия	233
Австрия	234
Афганистан	235
Белорусская Советская Социалистическая Республика	235
Бельгия	237
Венгрия	238
Германская Демократическая Республика	240
Дания	241
Канада	242
Мексика	251
Нигер	252
Нигерия	253
Нидерланды	253
Норвегия	256
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	258
Соединенные Штаты Америки	260
Союз Советских Социалистических Республик	263
Сьерра Леоне	266
Украинская Советская Социалистическая Республика	266
Федеративная Республика Германии	267
Фиджи	270
Филиппины	270
Финляндия	273
Франция	274
Чехословакия	278
Швеция	279
Япония	281
III. ЗАМЕЧАНИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ: **	
Международная организация гражданской авиации	283
Международная организация труда	285
IV. ЗАМЕЧАНИЯ ДРУГИХ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ:	
Центральное бюро международных железнодорожных перевозок	285
V. ЗАМЕЧАНИЯ ДРУГИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ:	
Международная палата по судоходству	288
Международный морской комитет	294
Международная ассоциация судовладельцев	299
Международный союз морского страхования	306

Введение

1. На своей четвертой сессии (29 марта — 20 апреля 1971 года) Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли постановила изучить правила, регулирующие ответственность океанских перевозчиков грузов. Соответствующее решение Комиссии на этой сессии гласило:

«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 об изменении этой Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), должны быть изучены с целью их пересмотра и расширения по мере необходимости и подготовки, в случае необходимости, новой международной конвенции для ее принятия под эгидой Организации Объединенных Наций» [1].

2. Для выполнения этой программы работы Комиссия на указанной сессии учредила новую Рабочую группу по международному законодательству в области морских перевозок. После этого Рабочая группа начала выполнять свою программу работы и на своей восьмой сессии (10—21 февраля 1975 года) выполнила свой мандат и утвердила текст нового проекта кон-

* 29 января 1976 года.

** Замечания секретариата ЮНКТАД содержатся в документах TD/B/C.4/ISL/19 и дополнениях 1 и 2. Замечания Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок содержатся в документах TD/B/C.4/148 и TD/B/C.4/ISL/21.

[1] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17;* Ежегодник, ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть вторая, II, A.

венции, озаглавленного «Проект конвенции о морской перевозке грузов» [2].

3. В соответствии с решением Комиссии, принятым на ее седьмой сессии (13—17 мая 1974 года), текст этого проекта конвенции был передан правительствам и заинтересованным международным организациям для замечаний.

4. Все замечания, полученные Секретариатом на 27 января 1976 года, воспроизводятся в настоящем документе. Перед замечаниями воспроизводится также текст проекта конвенции.

5. Подготовленный Секретариатом анализ этих замечаний содержится в документе A/CN. 9/110 *.

I. Текст проекта конвенции о морской перевозке грузов

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции:

1. «Перевозчик» или «перевозчик по договору» означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор на морскую перевозку грузов.

2. «Фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчик по договору поручил перевозку грузов полностью или частично.

3. «Грузополучатель» означает лицо, уполномоченное принять груз.

4. «Груз» означает любой вид грузов, включая живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете, предназначенном для перевозки, или когда они упакованы, «груз» включает этот предмет, предназначенный для перевозки, или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

5. «Договор перевозки» означает договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем перевезти морем за уплату фрахта конкретные грузы из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз.

6. «Коносамент» означает документ, подтверждающий договор перевозки грузов морем и принятие или погрузку грузов перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов предъявителю этого документа. Положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица или приказу или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

Статья 2. Сфера применения

1. Все положения настоящей Конвенции применяются к договорам перевозки грузов морем между портами, находящимися в двух различных государствах, если:

a) порт погрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или

b) порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или

c) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре перевозки, является фактическим портом разгрузки, и такой порт находится в одном из договаривающихся государств, или

d) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, выдан в одном из договаривающихся 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 настоящей статьи применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Договаривающееся государство может в силу своего национального законодательства применять правила настоящей Конвенции также к внутренним перевозкам.

4. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартер-партиям. Однако, если коносамент выписывается во исполнение чартер-партии, положения Конвенции применяются к такому коносаменту в части, регулирующей отношения между перевозчиком и держателем коносамента.

Статья 3. Толкование Конвенции

При толковании и применении положений настоящей Конвенции следует учитывать ее международный характер и необходимость установления единообразия.

ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4. Период ответственности

1. «Перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

---

[2] A/CN.9/105, приложение; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, IV, 4.

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 3, ниже; эти замечания часто касаются отдельных международных транспортных конвенций. Перечень этих конвенций и ссылки на документы приводятся в пункте 6 документа A/CN.9/110.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента сдачи им груза:

a) путем его передачи грузополучателю; или

b) в случаях, когда грузополучатель не получает груза,— путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту разгрузки; или

c) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которому в силу закона или правил, действующих в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В положениях пунктов 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя, кроме перевозчика или грузополучателя, включает служащих, агентов или других лиц, действующих во исполнение инструкций соответственно перевозчика или грузополучателя.

Статья 5. Общие правила

1. Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями в отношении груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка имеет место, если груз не доставлен в порт разгрузки, предусматриваемый в договоре перевозки, в пределах определенно согласованного в письменной форме срока или при отсутствии такого согласованного срока, в срок, который с учетом обстоятельств данного случая является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком.

3. Лицо, имеющее право предъявить иск об утрате груза, может считать груз утерянным, когда он не был доставлен в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах 60 дней по истечении срока доставки в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

4. В случае пожара перевозчик несет ответственность при условии, что истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

5. В отношении живых животных перевозчик освобождается от ответственности, если потери, повреждения 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 потери, повреждения или задержка в доставке могут быть отнесены на счет таких рисков, предполагается, что потери, повреждения или задержка в доставке были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет доказательств того, что целиком или отчасти потери, повреждения или задержка в доставке явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке груза, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море.

7. В тех случаях, когда при наличии ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов имеет место и другая причина, которая может привести к потерям, повреждениям или задержке в доставке груза, перевозчик несет ответственность лишь за ту часть потерь, повреждений или задержки в доставке груза, которая вызвана такой ошибкой или небрежностью, при условии, что на перевозчике лежит бремя доказывания в отношении размера потерь, повреждений или задержки в доставке груза, возникших не по его вине.

Статья 6. Пределы ответственности

Альтернатива А

1. Ответственность перевозчика, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза.

Альтернатива В

1. *a*) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза.

b) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает [двойной] суммы фрахта.

c) Общая сумма ответственности перевозчика, согласно обоим подпунктам *a* и *b* данного пункта, ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте *a* данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

Альтернатива С

1. Ответственность перевозчика, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за грузовое место или другую единицу отгрузки или (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

2. Для исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи применяются следующие правила:

a) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

b) В тех случаях, когда утрачено 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.

Альтернатива D

1. *a*) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за грузовое место или другую единицу отгрузки или (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма больше.

b) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает:

вариант X: [двойной] суммы фрахта;

вариант Y: суммы, эквивалентной (x — y) [a] франков за грузовое место или другую единицу отгрузки или (x — y) франков за 1 кг веса брутто просроченного груза, в зависимости от того, какая сумма больше.

c) Общая сумма ответственности перевозчика, согласно обоим подпунктам *a* и *b* данного пункта, ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте *a* данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

2. Для исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи применяются следующие правила:

a) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

b) В тех случаях, когда утрачено 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.

Альтернатива E

1. *a*) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за грузовое место или другую единицу отгрузки или (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма больше.

b) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает [двойной] суммы фрахта.

c) Общая сумма ответственности перевозчика, согласно обоим подпунктам *a* и *b* данного пункта, ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте *a* данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

2. Если для перевозки грузов используются контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, то ограничение, основанное на грузовом месте или другой единице отгрузки, не применяется.

Приводимые ниже пункты применяются ко всем альтернативам:

Франк означает единицу, состоящую из 65,5 миллиграмма золота 900 пробы в тысячном исчислении.

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 предыдущем пункте настоящей статьи, в момент вынесения судебного или арбитражного решения. Если такого официального курса не существует, компетентный орган заинтересованного государства определяет, что следует рассматривать как официальный курс в целях настоящей Конвенции.

Статья 7. Иски в случае деликта

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются в любом иске против перевозчика в отношении потерь, повреждений или задержек в доставке грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, на чем основан этот иск — на договоре или на деликте.

2. Если иск 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 воспользо-

[a] Предполагается, что (x — y) будет означать более низкий уровень ограничения ответственности, чем тот, который устанавливается в подпункте 1 *a*.

ваться пределами ответственности, на которые перевозчик может ссылаться согласно настоящей Конвенции.

3. Общая сумма, причитающаяся к получению с перевозчика и любых лиц, упомянутых в предыдущем пункте, не может превышать пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что ущерб произошел в результате акта или оплошности перевозчика, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возник бы. Служащие или агенты перевозчика также не имеют права на упомянутое ограничение ответственности за ущерб, возникший в результате акта или оплошности таких служащих или агентов, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возник бы.

Статья 9. Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем, обычной практике перевозки данных грузов 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 настоящей статьи, 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 6 и 8. Это положение распространяется и на тот случай, когда перевозчик в соответствии с пунктом 2 данной статьи не имеет права ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюмах рассматривается как акт или оплошность перевозчика и подпадает под действие положения статьи 8.

Статья 10. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика

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. Перевозчик по договору в отношении перевозки груза, осуществляемой фактическим перевозчиком, несет ответственность за акты или оплошности фактического перевозчика и его служащих и агентов, действующих в рамках их службы.

2. Фактический перевозчик также несет ответственность в соответствии с положениями настоящей Конвенции за выполняемую им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и второго предложения статьи 8 применимы в случае, если дело возбуждается против служащего или агента фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик по договору берет на себя обязательства, не предусмотренные этой Конвенцией или любым документом об отказе от прав, предоставляемых этой Конвенцией, имеет отношение к фактическому перевозчику только в том случае, если оно четко с ним согласовано и оформлено в письменном виде.

4. В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик по договору и фактический перевозчик связаны обязательством, они будут нести ответственность вместе и каждый в отдельности.

5. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика по договору, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не должна превышать пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не ущемляет какого-либо права обратного иска перевозчика по договору и фактического перевозчика.

Статья 11. Сквозная перевозка

1. Если в договоре перевозки предусматривается, что перевозчик по договору осуществляет лишь часть перевозки, предусмотренной в договоре, и что остальная часть договора осуществляется другим лицом, помимо перевозчика по договору, ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи 10.

2. Однако перевозчик по договору может снять с себя ответственность за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика, при условии, что бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке явились следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору.

ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 12. Общее правило

Грузоотправитель не несет ответственности за потерю или ущерб, понесенные перевозчиком, фактическим перевозчиком или судном, если такая потеря или такой ущерб не были результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов.

Статья 13. Особые правила об опасных грузах

1. Когда грузоотправитель передает перевозчику опасные грузы, он информирует перевозчика о характере грузов и указывает, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель маркирует, когда это возможно, или обозначает удобным образом такие грузы как опасные.

2. Опасные грузы могут быть в любое время выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком, как того требуют обстоятельства, без выплаты им компенсации в тех случаях, когда он их принял, не зная о их природе и характере. В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их природе и характере, грузоотправитель несет ответственность за весь ущерб и все расходы, прямо или косвенно вытекающие из такой отправки или являющиеся ее результатом.

3. Тем не менее, если такой опасный груз, перевозимый при осведомленности о его природе и характере, становится опасным для судна или груза, то он может быть таким же образом выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком, как этого требуют обстоятельства, без выплаты компенсации, за исключением общей аварии, если таковая имела место.

ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 14. Выдача 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 15.

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.

Статья 15. Содержание коносамента

1. В коносаменте, в частности, должны быть указаны следующие данные:

a) общий характер грузов; основные марки, необходимые для идентификации груза; число мест или предметов и вес груза или его количество, выраженное иначе; все эти данные отражаются в коносаменте так, как они указаны грузоотправителем;

b) внешнее состояние грузов;

c) наименование и основное предприятие перевозчика;

d) наименование грузоотправителя;

e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

f) порт погрузки, согласно договору перевозки, и дата принятия груза перевозчиком в порту погрузки;

g) порт назначения по договору перевозки;

h) число оригиналов в коносаменте;

i) место выдачи коносамента;

j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени; подпись может быть поставлена от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символа или с помощью любых механических или электрических средств, если это допускается законом страны, выдавшей коносамент;

k) фрахт в случае уплаты его грузополучателем или любое указание, что он им оплачивается; и

l) заявление, упоминаемое в пункте 3 статьи 23.

2. После того как грузы погружены на борт, перевозчик, если этого потребует грузоотправитель, выдает грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым по пункту 1 настоящей статьи, указывается, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или другой товараспорядительный документ, касающийся любого из таких грузов, то по просьбе перевозчика грузоотправитель возвращает такой документ в обмен на «бортовой» коносамент. Перевозчик может внести исправления в любой ранее выданный документ, с тем чтобы удовлетворить требование грузоотправителя в отношении «бортового» коносамента, если после исправления в такой документ будут включены все данные, которые должны содержаться в «бортовом» коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на законность коносамента.

Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса груза или его количества, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи «бортового» коно-

самента — погруженному грузу, или если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или другое такое лицо делает специальную отметку об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, или об отсутствии разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не отражает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза является хорошим.

3. За исключением данных, в отношении которых и в рамках которых была внесена оговорка, предусмотренная в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи:

a) коносамент является доказательством prima facie приемки, а в случае выдачи «бортового» коносамента —погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

b) доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полностью полагается на содержащееся в нем описание груза.

4. Коносамент, в котором не указан фрахт, как предусмотрено в подпункте *k* пункта 1 статьи 15, или не имеется иного указания на то, что фрахт подлежит оплате грузополучателем, является доказательством prima facie того, что фрахт не оплачивается грузополучателем. Однако доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полагается на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Статья 17. Гарантии грузоотправителя

1. Считается, что отправитель гарантировал точность представленных им перевозчику для включения в коносамент данных относительно общего характера грузов, их марок, числа мест, веса и количества. Отправитель обязан возместить перевозчику все понесенные им убытки, повреждения или расходы, явившиеся результатом неточного указания этих данных. Отправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору перевозки перед любым иным, чем отправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, согласно которому грузоотправитель берет на себя обязательство по возмещению перевозчику всех убытков, повреждений или расходов в силу коносамента, выданного перевозчиком либо лицом, действующим от его имени, без оговорок относительно данных, представленных отправителем для включения в коносамент, и внешнего состояния груза, должно считаться недействительным и не имеющим силы в отношении какой-либо третьей стороны, включая любого грузополучателя, которому был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение должно считаться действительным также в отношении отправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, не намеревается, опуская оговорку, о которой говорится в пункте 2 настоящей статьи, обмануть третью сторону, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в коносаменте. Если в таком случае опущенная оговорка касается конкретных данных, предоставляемых отправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от отправителя возмещения убытков в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предоставляемым настоящей Конвенцией, за любые убытки, повреждения или расходы, понесенные третьей стороной, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в выданном коносаменте [b].

Статья 18. Другие документы, помимо коносамента

Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки, такой документ является доказательством prima facie передачи перевозчиком грузов, описанных в нем.

ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке

1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее момента передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством prima facie доставки груза перевозчиком в хорошем состоянии и в соответствии с описанием в перевозочном документе, если таковой имеется.

2. Если потери или повреждения являются скрытыми, уведомление в письменной форме должно представляться не позднее 10 дней после совершения доставки, исключая день доставки.

3. Уведомление в письменной форме не представляется, если состояние груза во время его доставки было предметом совместного осмотра или инспекции.

---

[b] О редакционных изменениях, которые, возможно, будут необходимы, см. A/CN.9/105, раздел B, сноска 17; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, IV, 3.

4. В случае каких-либо фактических или ожидаемых потерь или повреждений перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все необходимые средства для инспекции и учета груза.

5. За задержку доставки не выплачивается никакой компенсации, если только уведомление в письменной форме не было направлено перевозчику в течение 21 дня со времени передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был доставлен фактическим перевозчиком, любое уведомление, согласно настоящей статье, представленное фактическому перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было представлено перевозчику по договору.

Статья 20. Исковая давность

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 перевозчиком к перевозке или, если он не сделал этого, подписания договора.

2. День, когда начинается исчисление срока давности, не включается в этот срок.

3. Срок исковой давности может быть продлен путем заявления перевозчика или путем соглашения между сторонами после возникновения основания для возбуждения иска. Заявление или соглашение должны быть в письменной форме.

4. Положения пунктов 1, 2 и 3 настоящей статьи распространяются соответственно на всякую ответственность фактического перевозчика или каких-либо служащих или агентов перевозчика или фактического перевозчика.

5. 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 90 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.

Статья 21. Юрисдикция

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.

2. *a*) 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 1 настоящей статьи, 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.

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

3. Никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пунктах 1 и 2 настоящей статьи. Предыдущие положения не препятствуют осуществлению юрисдикции договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. *a*) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, 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.

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

c) Для целей настоящей статьи передача иска в другой суд в пределах той же страны не считается предъявлением нового иска.

5. 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.

Статья 22. Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения правил настоящей статьи стороны могут предусмотреть, по договоренности между собой, что любой спор, который может возникнуть по договору перевозки, будет передан на арбитраж.

2. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из следующих мест:

a) в каком-либо месте государства, на территории которого находится

i) порт погрузки или порт разгрузки; или

ii) основное предприятие ответчика или при отсутствии такового обычное местожительство ответчика; или

iii) место, в котором был заключен договор, при условии, что ответчик имеет там предприятие, отделение или контору, через которые был заключен договор; или

b) любое другое место, указанное в арбитражной оговорке или договоре.

3. Арбитраж или арбитражный суд применяет правила настоящей Конвенции.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи рассматриваются как входящие в состав любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, которое не соответствует этой статье, не имеет юридической силы.

5. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после предъявления иска, возникшего из договора перевозки.

ЧАСТЬ VI. ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 23. Договорные условия

1. Любое условие в договоре перевозки или коносаменте, или в 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 имеет 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 лишают 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.

Статья 24. Общая авария

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права в отношении общей аварии. Однако правила настоящей Конвенции, относящиеся к ответственности перевозчика за потери или повреждения груза, регулируют ответственность перевозчика по возмещению грузополучателю любой части общей аварии.

Статья 25. Другие конвенции

1. Настоящая Конвенция не влияет на права и обязанности перевозчика, фактического перевозчика и их служащих или агентов, предусмотренные в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. В соответствии с положениями настоящей Конвенции ответственность не возникает за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

a) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих сторон в сфере ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб; или

b) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская и Венская конвенции.

II. Замечания правительств

АВСТРАЛИЯ

[*Подлинный текст на английском языке*]

1. Правительство Австралии по-прежнему поддерживает цель конвенции, а именно пересмотр

Гаагских правил 1924 года, несмотря на то, что некоторые аспекты этого проекта вызывают озабоченность. Окончательная позиция Австралии будет зависеть от решения вызывающих в настоящее время озабоченность вопросов до представления конвенции на дипломатической конференции.

2. По мнению Австралии, положения статьи 5 проекта конвенции, относящиеся к ответственности, имеют основное значение при определении общего отношения к проекту конвенции. Статья 5 и денежное ограничение, установленное в статье 6, будут иметь значительные экономические последствия для интересов отправителя, перевозчика и страховщиков. Австралия в настоящее время изучает вопрос о том, какими могут быть эти экономические последствия, и поэтому не может высказать твердой точки зрения в отношении статьи 5. Однако следует надеяться, что к девятой сессии в 1976 году определенная позиция по этому вопросу будет сформулирована.

3. Австралия считает, что этот проект конвенции должен применяться к морской части смешанных перевозок грузов. Нынешний проект конвенции может быть истолкован как относящийся только к обычным перевозкам из порта в порт, что исключает, таким образом, перевозки, осуществляемые по «сквозному коносаменту» или в соответствии с любым договором перевозки в отношении других, помимо морских, видов перевозок.

4. Есть также ряд других незначительных редакционных неточностей, которые могут привести к неизбежному спорному толкованию после применения этой конвенции. Однако можно считать, что эти незначительные неясности удастся уточнить на девятой сессии ЮНСИТРАЛ либо на дипломатической конференции.

АВСТРИЯ

[*Подлинный текст на английском языке*]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

В сравнении с Брюссельской конвенцией об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, 1924 года с поправками, внесенными Брюссельским протоколом 1968 года, данный проект представляет собой значительный шаг вперед как в отношении формы, так и в отношении содержания. Поэтому он в целом может рассматриваться как шаг вперед, который можно приветствовать. По своему общему характеру он соответствует уже существующим или находящимся в процессе разработки конвенциям о перевозке товаров другими видами транспорта.

Статья 5

В пункте 1 ответственность перевозчика толкуется как ответственность за вину, причем бремя доказывания лежит на самом перевозчике. Против этого нет возражений. С другой стороны, в пункте 4 предусматривается, что бремя доказывания не будет возложено на перевозчика в случае, если ущерб причинен в результате пожара, возникшего на борту судна. Между тем именно в случае пожара истец редко бывает в состоянии доказать причину его возникновения. Это — вопрос, касающийся событий, имевших место на борту судна перевозчика, которые полностью контролируются самим перевозчиком. Следовательно, пункт 4 должен быть опущен, что позволит применять пункт 1 также и в случаях, когда ущерб причинен в результате пожара.

Статья 6

Альтернатива В является более предпочтительной. Для перевозчика будет трудно нести ответственность за задержку в таких же пределах, что и за потери или повреждение товаров. Если такое ограничение ответственности основывается альтернативно либо на единицах отгрузки, либо на весе, то это лишь приводит к ненужным трудностям: пределы ответственности тогда будут в значительной степени зависеть от количества товаров, помещенных в одно грузовое место. Последние конвенции о международной перевозке грузов другими видами транспорта неизменно устанавливают, что единственным критерием должен быть вес потерянных, поврежденных или доставленных с задержкой грузов.

Что касается вопроса о том, должна ли ответственность перевозчика за задержку в доставке груза ограничиваться суммой фрахта или двойной суммой фрахта, то существуют прецеденты для обоих положений. Следовательно, любое из этих решений является приемлемым.

Статья 8

Из этой статьи вытекает, что перевозчик может требовать ограничения ответственности тогда, когда он сам совершил грубую ошибку (за исключением тех случаев, когда его поведение было явно безответственным и небрежным) и даже когда люди, за которых он обычно несет ответственность, действовали со злым умыслом. Это соответствует нормам права, установленным в других конвенциях по морскому праву, но несправедливо по отношению к лицу, имеющему право на данный груз. Перевозчик должен нести неограниченную ответственность всякий раз, когда ущерб нанесен в результате грубой небрежности, проявленной им самим или его служащими или агентами. Аналогичным образом эти служащие или агенты со своей стороны должны нести неограниченную ответственность за любой ущерб, который произошел в результате их грубой небрежности.

Статья 20

Поскольку в соответствии с пунктом 1 *b* исчисление срока давности может начаться уже с девяностого дня после заключения договора, а договор может быть заключен задолго до фактиче-

ского начала перевозки, то двухлетний срок является более предпочтительным.

Второе предложение пункта 5 вызывает некоторые сомнения, поскольку устанавливаемое в нем правило о сроке исковой давности по искам о возмещении ущерба, предъявляемым к третьему лицу — в сущности о любых и всех таких исках — может оказаться несовместимым с обязательствами, взятыми на себя каким-либо государством по какому-либо другому международному соглашению. Следовательно, второе предложение должно быть исключено. Однако, поскольку без второго предложения первое предложение представляет собой не больше чем трюизм, было бы целесообразно исключить пункт 5 полностью.

Статья 21

В некоторых странах могут возникнуть трудности судебно-процессуального характера в результате применения пункта 2, который устанавливает, что хотя forum arresti является общей нормой, однако применения ее можно избежать, если ответчик представит надлежащие гарантии.

Вообще говоря, нет никакой пользы от того, что в каком-либо соглашении установлены нормы о юрисдикции, но не предусмотрено положение о признании и исполнении решений, вынесенных судами договаривающихся государств, обладающими необходимой компетенцией, в соответствии с данным соглашением. Ответчик может владеть имуществом в каком-либо договаривающемся государстве, чьи суды не имеют юрисдикции по смыслу пункта 1, и истец не сможет предъявить свои права на это имущество вследствие того, что решение, вынесенное компетентным, согласно пункту 1, судом, не имеет силы в этом договаривающемся государстве, а новое предъявление иска в этом государстве не допускается по этой конвенции. Поэтому стоит рассмотреть вопрос о том, что, возможно, следует дополнить статью 21 положениями о признании и исполнении решений.

Статья 25

Конец подпункта *b* пункта 2 вызывает необходимость провести сравнение между национальным законодательством и двумя международными конвенциями, с тем чтобы определить, что из них является более благоприятным для лица, имеющего право на груз. В некоторых случаях ответить на этот вопрос будет почти невозможно. Поэтому вполне достаточно предусмотреть положение о том, что оператор ядерной установки несет ответственность в соответствии с действующим национальным законодательством. Как показывает опыт прошлого, эта ответственность всегда будет более строгой в плане ее общего характера и пределов (если они существуют), чем ответственность перевозчика в соответствии с настоящим проектом конвенции. Следовательно, содержащееся в подпункте *b* пункта 2 условие должно быть исключено.

АФГАНИСТАН

[*Подлинный текст на английском языке*]

Правительство Афганистана изучило проект конвенции о морской перевозке грузов и считает, что подобная конвенция облегчит регулирование международной торговли и будет содействовать ее дальнейшему расширению.

БЕЛОРУССКАЯ СОВЕТСКАЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

[*Подлинный текст на русском языке*]

Проект конвенции о морской перевозке грузов, подготовленный Комиссией ООН по праву международной торговли, содержит ряд положений, которые вызывают определенные сомнения и нуждаются в уточнении. Касаясь самого названия конвенции, следует отметить излишнюю широту предлагаемой формулировки. Как видно из проекта конвенции, он затрагивает ряд основных, но все-таки не все вопросы договора морской перевозки грузов. Поэтому представляется целесообразным, чтобы это положение нашло свое отражение при окончательной доработке проекта.

Статья 1

1. Наличие в пункте 4 настоящей статьи, дающей определение понятию «грузы», положения о том, что «грузы» включают и «живых животных», представляется нецелесообразным.

2. При определении понятия «договор перевозки» в пункте 5 этой же статьи необходимо предусмотреть его письменное оформление.

Статья 2

Представляется целесообразным дополнить пункт 4 данной статьи, касающейся сферы применения, в конце второй фразы словами «если им (держателем коносамента) не является фрахтователь по чартеру».

Статья 4

Последняя часть пункта 1, начинающаяся со слов «в порту погрузки», может быть исключена из данного предложения, так как период нахождения груза в ведении перевозчика фактически определяется пунктом 2 этой же статьи.

Статья 5

1. Наличие в настоящей статье пункта 5 представляется нецелесообразным, поскольку пункт 1, вероятно, уже на основании общего принципа предусматривает освобождение перевозчика от ответственности вследствие отсутствия его вины, если ущерб возник в силу «особых рисков», которые присущи перевозке животных.

2. Пункт 6 статьи, предусматривающий освобождение перевозчика от ответственности за утрату, порчу или задержку в доставке груза, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и

разумных мер по спасанию имущества на море, требует некоторого уточнения. В частности, критерий «разумности» в данном случае может отрицательно повлиять на выполнение капитанами грузовых судов традиционных законов мореплавания,— в том числе оказания помощи другим судам, терпящим бедствие.

Статья 6

Для данной статьи, предусматривающей предел ответственности, наиболее предпочтительна при дальнейшем обсуждении альтернатива D с вариантом X — «суммы фрахта».

Статья 8

В конце первого предложения целесообразно опустить слова «или опрометчиво и с сознанием вероятности наступления такого ущерба», поскольку было бы весьма трудно доказать наличие таких субъективных обстоятельств.

Статья 9

1. Пункт 1 желательно конкретизировать, уточнив в данном случае применяемые нормы и правила законодательства определенной страны, например, «страна порта погрузки».

2. В пункт 3, вероятно, следует внести некоторые редакционные уточнения, в частности более ясно сформулировать его основное положение, предусматривающее применение статей 6 и 8 в случае неправомерной погрузки на палубу и утраты или повреждения или задержки в доставке исключительно в результате того, что груз перевозится на палубе.

3. Важным моментом для взаимоотношений как между отправителем и получателем, так и между перевозчиком и грузовладельцем является отметка в коносаменте факта погрузки груза на палубу судна. Поэтому представляется целесообразным предусмотреть наличие подобного положения в начале статьи 9 или же в статье 15.

Статья 11

Представляется целесообразным иметь в пункте 1 настоящей статьи положение, которое более конкретно разграничивало бы ситуации, предусмотренные в статьях 10 и 11, указав, что они (статьи 10 и 11) относятся к тем случаям, когда договор содержит специальную оговорку, и что перевозчик выполняет лишь конкретно обусловленную часть перевозки.

Статья 16

Конец пункта 1 данной статьи необходимо дополнить положением о том, что перевозчик при определенных условиях имеет право вносить в коносамент соответствующую оговорку по тем данным о грузе, в которых он имел основания сомневаться или которые он не мог проверить.

Статья 17

1. Пункт 3 настоящей статьи, вероятно, можно исключить, так как затрагиваемые в нем вопросы могут быть разрешены в соответствии с нормами национального права.

2. Пункт 4 также может быть изъят из данной статьи, поскольку статья 8 уже предусматривает разрешение вопросов, затрагиваемых в названном пункте.

Статья 19

1. В пункте 2 настоящей статьи целесообразно, так же как и в пунктах 1 и 5, предусмотреть единообразный момент отсчета срока для подачи грузополучателем письменного уведомления перевозчику, в частности указав момент «передачи груза получателю».

2. В пункте 6 целесообразно предусмотреть положение, в соответствии с которым уведомление, направляемое перевозчику, будет считаться действительным и по отношению к участвовавшему в осуществлении перевозки фактическому перевозчику.

Статья 20

Пункт 3 данной статьи целесообразно записать аналогично статье 22 (2) принятой в 1974 году Конвенции об исковой давности и гласящей: «Должник может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления кредитору. Такое заявление может быть возобновлено».

Статья 21

Наличие данной статьи в тексте Конвенции представляется нецелесообразным, поскольку затрагиваемая в ней проблема юрисдикции является слишком сложной и выходит за рамки самой Конвенции. По-видимому, данная проблема должна быть оставлена на разрешение в соответствии с нормами национального законодательства. В качестве альтернативы можно было бы предусмотреть, что содержащееся в пункте 1 *a, b, c, d* правило о подсудности должно применяться в том случае, если компетентный суд не оговорен в самом договоре перевозки.

Статья 22

Вызывает сомнение целесообразность наличия в проекте данной статьи, поскольку ее принятие может привести к отказу от использования — в отношении договоров морской перевозки грузов — широко признанной арбитражной процедуры, имеющей по сравнению с судебной процедурой ряд преимуществ; в частности, арбитражная процедура более оперативна, проста и отличается значительно меньшими издержками и расходами.

БЕЛЬГИЯ

[*Подлинный текст на французском языке*]

A. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Правительство и судоходные организации Бельгии в целом положительно относятся к текстам, выработанным Рабочей группой ЮНСИТРАЛ.

Правительство Бельгии с удовлетворением отмечает, что делегации, представляющие различные континенты, где имеются часто отличающиеся друг от друга правовые системы, философские воззрения и нравственные нормы, достигли взаимопонимания. В этом оно видит надежду на разработку и других проектов, столь же значительных, как проект конвенции о морской перевозке грузов.

Оно также удовлетворено результатами, полученными Рабочей группой ЮНСИТРАЛ.

Можно считать, что достигается искомое равновесие интересов перевозчиков и грузовладельцев, в том числе лиц, занимающихся отправкой или погрузкой товаров либо их доставкой. Практика подтвердит обоснованность такой надежды.

По крайней мере в теоретическом плане, в том что касается редакции и представления, то большинство положений по существу вопроса явно улучшают текст Брюссельской конвенции 1924 года. Кроме того, правительство Бельгии надеется на то, что будущая конвенция, выработанная в более широких рамках, окажется такой же успешной и стабильной, как и Конвенция, которую она призвана заменить.

B. КОНКРЕТНЫЕ КОММЕНТАРИИ

Правительство Бельгии не считает необходимым представлять в рамках этих комментариев предложения редакционного порядка, например в отношении определения фактического перевозчика и связанных с этим статей, таких как статья 2, пункт 4. Делегация Бельгии сформулирует их позднее.

Статьи проекта не вызывают замечаний по существу, за исключением тех, о которых упоминается ниже.

Статья 5

1. Что касается статьи 5, то правительство Бельгии сожалеет по поводу отсутствия в ней положения об освобождении перевозчика от ответственности за навигационную ошибку, совершенную капитаном, членами команды или лицами, служащими на судне.

Под «навигационной ошибкой» понимается ошибка при судовождении в строгом смысле слова, за исключением, следовательно, коммерческого управления судном.

Оно убеждено в том, что исключение подобного положения об освобождении от ответственности не принесет пользы ни одной из сторон в договоре о перевозке.

Включение же такого положения объясняется главным образом стремлением избежать споров о том, вызвало ли управление судном причинение ущерба грузу, дающего основания для возбуждения дел о возмещении убытков, которые могут оказаться длительными и дорогостоящими. Включение такого положения объясняется также стремлением сократить издержки по страхованию и обеспечить непосредственный и несложный контроль со стороны грузоотправителей.

Наконец, условия работы на борту судна бывают иногда такими, что целесообразно освобождать перевозчика от ответственности за оперативные действия, совершенные лицами, ответственными за судовождение.

2. Пункт 4 статьи 5 содержит положение об ответственности в случае пожара, которое выходит за рамки общего правила. Решение, которое закрепляется в этом пункте, является приемлемым, однако может дать основания для возбуждения судебных дел.

Правительство Бельгии предпочло бы более радикальное и четкое решение, которое предусматривало бы принятие положения об освобождении от ответственности в случае пожара.

3. С другой стороны, правительство Бельгии сожалеет о том, что при включении в проект принципа ответственности за задержку — который, по его мнению, значительно улучшает нормы об ответственности — было признано необходимым отойти от формулировки Конвенции 1924 года, которая налагает на перевозчика ответственность за любую потерю или повреждение товара и не налагает ответственности, как говорится в пункте 1 статьи 5 проекта, за потери, повреждения или расходы, являющиеся результатом потери или повреждения в отношении груза.

Такая редакция не только отходит от формулировки Конвенции, которую этот проект призван заменить, но и отличается также от положений, содержащихся в других международных конвенциях о перевозке.

В целях соответствия проекта судебной практике и доктрине, установившейся на основе формулировки Конвенции 1924 года, целесообразно было бы вернуться к использованным в ней понятиям.

Начало пункта 1 статьи 5 следует читать следующим образом:

> «Перевозчик несет ответственность за любую потерю или повреждение груза, а также за ущерб, являющийся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потере, повреждению или задержке... (и т. д.)».

Статья 6

Правительство Бельгии на нынешней стадии воздерживается от того, чтобы высказаться за тот или иной предложенный вариант статьи 6.

Однако оно констатирует, что те, кто заинтересован в морских перевозках, по-видимому, не будут выступать против более простой формулы, чем двойной критерий исчисления (единица и вес), предусмотренный в Протоколе об изменении Конвенции 1924 года и принятый в 1968 году. Однако эта простая формула приемлема лишь при условии, что в результате не будут значительно расширены пределы ответственности.

Кроме того, оно признает настоятельную необходимость по-другому решить вопрос об основе для определения валюты.

Оно может высказаться в пользу системы специальных прав заимствования, которая принята Международным валютным фондом и предложена в системе Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Статья 16

Конец пункта 1 статьи 16, в котором от перевозчика, желающего сделать оговорки, требуется специальная отметка об основаниях или неточностях или об отсутствии разумных средств проверки, является противоречащим торговой практике, которая никогда не вызывала серьезных трудностей. В случае принятия этой статьи она может затруднить подготовку документов и задержать отправку товаров.

Статья 21

По статье 21 можно сделать два замечания.

1. Подпункт *b* пункта 1 может привести к возбуждению судебного дела в месте, отличном от места заключения договора, что может противоречить интересам заинтересованных сторон.

Так как на практике перевозчик будет стремиться не подпасть под юрисдикцию суда, функционирующего не в сфере его деятельности или не в месте заключения договора, он постарается заключить договоры, в соответствии с которыми он смог бы серьезно защищать свои интересы, что в действительности не имеет места, когда он действует в интересах отправителя через агентство.

Поэтому упоминание понятия «агентство» будет препятствовать, в ущерб грузоотправителям, коммерческим переговорам с целью заключения договора о перевозке на месте.

В статье 17 последней Конвенции (Афинской конвенции 1974 года о морских перевозках пассажиров и их багажа) содержится более приемлемая формулировка.

Аналогичное замечание могло бы быть также сделано относительно пункта 2 *d* iii статьи 22.

2. Второе предложение подпункта *a* пункта 2 является неприемлемым, поскольку при его применении оно может вступить в противоречие с Брюссельской конвенцией 1952 года об унификации некоторых правил относительно права задержания морских судов, которую ратифицировала Бельгия (см. статью 7 этой Конвенции).

Действительно, эта Конвенция в некоторых условиях делает суд государства, в котором было задержано судно, компетентным принимать решения по существу этого дела. Если истец вынужден осуществить арест с целью охраны своих интересов, он не может больше по требованию ответчика передать это дело в другой суд.

Поэтому предлагается исключить указанное предложение.

Статья 24

Статью 24 следует сформулировать таким образом, чтобы положения этого раздела конвенции не затрагивали применение правила D Йорк-Антверпенских правил.

ВЕНГРИЯ

[*Подлинный текст на русском языке*]

Проект конвенции о морской перевозке грузов, разработанный Рабочей группой по морским перевозкам в рамках ЮНСИТРАЛ, является в целом важным шагом в унификации права международной торговли, особенно ввиду того, что вместо предыдущего, неполного, в определенной степени одностороннего урегулирования в нем сделана попытка осуществить современное международно-правовое урегулирование, соответствующее сегодняшним требованиям международной торговли, основанное на сбалансированном компромиссе интересов заинтересованных сторон, то есть перевозчиков и грузоотправителей. Этот проект представляет более высокий уровень урегулирования по сравнению с прежним, содержит в сущности новые решения и подходы к отдельным вопросам, лучше соответствует другим международным нормам, касающимся перевозки грузов. Ввиду изложенного выше в целом мы оцениваем положительно данный проект.

ЧАСТЬ I

Статьи 1 и 2

В отношении части I проекта, содержащей общие положения, считаем значительным, что определение сферы применения документа дано точно и более широко, чем это было сделано в Брюссельской конвенции 1924 года[1]. Мы согласны с тем, чтобы конвенция — согласно проекту и установленным в нем критериям — применялась к договорам перевозки грузов и не только к коносаментам или договорам, подтвержденным коно-

[1] Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

саментами. Мы согласны с расширением пятью альтернативными критериями, изложенными в пункте 1 статьи 2, круга применения конвенции, поскольку это дает однозначное решение и, кроме этого, является важным шагом на пути к универсальности.

ЧАСТЬ II

Часть II проекта касается вопросов ответственности перевозчика.

Статья 4

В этой связи мы считаем важным, что в соответствии с другими международными соглашениями о перевозке грузов проект устанавливает период перевозки сроком от принятия груза перевозчиком до момента сдачи его. Таким образом, в проекте отрицается подход Брюссельской конвенции, который серьезно затрагивает интересы грузоотправителя и уже давно подвергается критике. По Брюссельской конвенции период перевозки начинается от погрузки груза на судно и оканчивается в момент его разгрузки.

Статья 5

По нашему мнению, очень важно, что вопрос ответственности перевозчика урегулирован на основе разумного и справедливого распределения риска заинтересованных сторон. Ответственность, основанная на виновности, сопровождается процедурой доказывания, что и является самым подходящим решением в настоящее время. Судебная практика, существующая в отдельных странах, естественно, по-разному определит уровень предотвращения, как это случилось и в связи с Варшавской конвенцией о воздушной перевозке грузов[2]. Варшавская конвенция дает похожее решение вопроса. Положительная сторона ограничения ответственности выражается в том, что в каждом варианте дается ограничение по весовым единицам (кг) и подлежащая оплате сумма устанавливается в франках Poincaré, что в отличие от действующего урегулирования устраняет уменьшающую ответственность роль инфляции.

Одновременно представляется целесообразным упростить пункт 5 статьи 5. Предлагается сохранить первую фразу и исключить следующее предложение.

Статья 6

Среди вариантов, предусмотренных статьей 6, с нашей точки зрения считаются подходящими альтернативы A или C, так как они устанавливают единое правило в отношении ограничения ответственности перевозчика в случае потери, повреждения и просрочки в выдаче груза. Однако до определения представляющей верхний предел платежной обязанности суммы, применяемой в отдельных альтернативах, не является целесообразным принять окончательную позицию. В то же время считается целесообразным включить в текст проекта положение об объявлении стоимости, как это было сделано в Брюссельском протоколе 1968 года[3].

В оценке системы ответственности, определенной в проекте, вызывает затруднения, что режим ограничения ответственности в данный момент предусмотрен только в альтернативах. Ведь в случае принятия ограничения «по единицам» окажется необходимым указать на содержание контейнера, поскольку в данном случае стоимость упаковочных единиц в контейнере может быть значительной. Но в случае принятия ограничения ответственности по килограммам эта проблема не возникает.

Статья 8

Представляется целесообразным расширить правило, зафиксированное в первой фразе статьи 8, так, чтобы перевозчик не имел возможности ссылаться на ограничение ответственности по статье 6 даже в том случае, если его служащие или агенты совершили действия, установленные в первом предложении статьи 8. Ведь перевозчик обычно действует через своих служащих или агентов, и решение в статье 8 — имея в виду и ее вторую фразу — обеспечивает только небольшую фактическую защиту для грузоотправителей в случае причинения ущерба по статье 8.

Статья 9

По пункту 1 статьи 9 груз можно перевозить на палубе и тогда, когда это соответствует обычной практике перевозки данных грузов. Может быть, было бы целесообразным более точно определить понятие «usage», так как в дальнейшем могут быть расхождения в его толковании. (В отношении перевозки на палубе в специальной литературе чаще всего говорится о «binding custom».) Представляется целесообразным уточнить текст в его оттенках.

Не совсем ясно, как толковать пункт 3 статьи 9. Если правильно толкование, что перевозчик не отвечает за ущерб, причиненный исключительно перевозкой на палубе, то это правило одностороннее и необоснованное.

Статьи 10 и 11

Мы согласны с определением и отличением друг от друга понятий «contracting carrier» и «actual carrier», а также с положениями статьи 10. Кажется, что пункт 2 статьи 11 противоречит пункту 1 статьи 10, поэтому предлагается исключить его.

---

[2] Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Варшава, 12 октября 1929 года.

[3] Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, который был подписан в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года.

ЧАСТЬ IV

Статья 17

Пункты 2, 3 и 4 статьи 17 в части IV проекта, касающиеся гарантийного письма или его правовых последствий, могут привести к спорной практике. По нашему мнению, в проекте установлено только то действующее в каждом праве правило, по которому обман ведет к недействительности, и с такой точки зрения оно абсолютно правильно. Однако проект не может устранить ту претензию грузоотправителя, которая гарантируется другими международными правилами в целях обеспечения выдачи перевозчиком так называемого «чистого коносамента». По таким причинам предлагается исключить пункты 2, 3 и 4.

Статья 20

В отношении сроков исковой давности, предусмотренных пунктом 1 статьи 20, мы поддерживаем двухлетний срок, особенно ввиду того, что в сложившейся практике в настоящее время используется продление годового срока. Вследствие наличия расхождений в отдельных национальных законодательствах в отношении правового характера или возможности продления этого срока, а также способов такого продления международная практика не едина, она скрывает опасности для обеих сторон. Двухлетний срок соответствовал бы и упомянутому выше урегулированию Варшавской конвенции, ведь морская перевозка грузов с этой точки зрения (географическое расстояние, возможность предъявления претензий) близка к воздушной перевозке грузов.

ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

[*Подлинный текст на английском языке*]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Статьи 4 и 10

1. Германская Демократическая Республика высоко оценивает работу, проделанную Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок за период с 1969 года, которая изучила Международную конвенцию об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года), и Протокол о поправках к этой Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), с тем чтобы осуществить их пересмотр, и которая в конечном счете разработала проект конвенции о морской перевозке грузов.

Германская Демократическая Республика приветствует отраженные в данном проекте усилия по согласованию норм международного транспортного права и по внесению в положения данного проекта конвенции положения, отражающего развитие новых средств транспорта. Германская Демократическая Республика, в частности, поддерживает те концепции, на которых основываются статьи 4 и 10. Статья 4, содержащая положения об обязательной ответственности перевозчика с момента принятия им груза до момента сдачи им груза, охватывает период, в течение которого на практике наносится большая часть ущерба. Соответственно статья 10 устанавливает совместную ответственность перевозчиков по договору и фактических перевозчиков. Эти положения должны быть сохранены и даже более точно определены.

2. В целях содействия завершению данного проекта конвенции Германская Демократическая Республика вносит следующие замечания:

Статья 2

2.1 Пункт 4 статьи 2 исключает чартер-партии из сферы применения этой конвенции. Поэтому название этой конвенции не соответствует ее действительному объекту. Германская Демократическая Республика была бы признательна, если бы это несоответствие было устранено путем включения чартер-партий в сферу применения конвенции в соответствии с ее названием.

Статья 6

2.2 Что касается вопроса об ограничении ответственности определенной суммой (статья 6), то Германская Демократическая Республика предпочитает альтернативу B, дополненную правилом о контейнерах (альтернатива C, пункт 2 *a*). Нам представляется, что было бы более целесообразно сформулировать последнюю фразу той части этой статьи, которая касается всех альтернатив, следующим образом:

> «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 предыдущем пункте настоящей статьи, в момент вынесения судебного или арбитражного решения или в момент достижения заинтересованными сторонами соглашения».

Это положение проекта конвенции основано на предположении, что любой иск может быть удовлетворен лишь путем применения права, в то время как практика показывает, что большое количество споров разрешается путем достижения заинтересованными сторонами соглашения.

Статья 8

2.3 Германская Демократическая Республика считает желательным включить в данный проект конвенции общую норму, устанавливающую, что перевозчик несет ответственность за акты и оплошность его служащих или агентов, и соответственно изменить текст статьи 8 таким образом, чтобы перевозчик не имел права на привилегию ограничения ответственности в отношении ущерба, возникшего в результате ошибки, упомянутой в этой статье, и причиненного перевозчиком или его служащими или агентами.

Статья 9

2.4 Что касается пункта 1 статьи 9, то Германская Демократическая Республика полагает, что в нем содержится неясность в отношении того, на какие «нормы или положения статутного права» сделана ссылка. Мы считаем, что в этом положении должно быть ясно указано, что эти нормы или положения статутного права не относятся к национальному законодательству. Поэтому Германская Демократическая Республика предлагает ограничить пункт 1 статьи 9 таким образом, чтобы перевозчик имел право перевозить груз на палубе лишь при наличии прямо установленного договорного соглашения. В случае контейнерной перевозки статья 9 должна быть дополнена другим пунктом, предусматривающим, что перевозчик имеет право перевозить контейнеры на палубе без какого-либо прямо установленного договорного соглашения, если он обеспечивает соблюдение тех же правовых условий, как и в случае перевозки в трюме.

Статья 11

2.5 Германская Демократическая Республика рекомендует исключить пункт 2 статьи 11, поскольку с точки зрения нашей системы права это положение противоречит понятию транзитных перевозок. В случае, если перевозчик берет на себя обязательство за всю перевозку, он также должен нести ответственность в течение всего периода, охватываемого договором.

Статья 18

2.6 Германская Демократическая Республика полагает, что статья 18 должна основываться на таком положении:

«Когда перевозчик по просьбе грузоотправителя выдает документ, помимо коносамента, то такой документ является доказательством prima facie принятия перевозчиком грузов, описанных в нем».

В целях принятия во внимание тенденций международного развития статья 18 должна быть дополнена таким образом, чтобы охватить правовые последствия выдачи таких документов. Германская Демократическая Республика предлагает следующую формулировку:

«Перевозчик обязан доставить груз грузополучателю, указанному в этом документе, в порт назначения.

Грузоотправитель сохраняет право распоряжения грузом до тех пор, пока он не доставлен в порт назначения, если только он не передал это право заранее в письменном виде и без каких-либо оговорок грузополучателю или какому-либо третьему лицу и не информировал перевозчика о такой передаче.

Если в таком документе содержится ссылка на условия перевозки, то они имеют силу, если о них сообщено или о них уведомлено каким-либо другим образом».

Статьи 21 и 22

2.7 Германская Демократическая Республика считает, что было бы более правильным, если бы статьи 21 и 22 исходили из того факта, что в случае спора, возникшего в результате или в связи с договором перевозки, такой спор всегда передавался на рассмотрение того суда, по которому стороны пришли к соглашению в договоре; в том случае, если государства являются сторонами договора в соответствии с международным правом, которое определяет место рассмотрения конкретных споров, эти положения должны применяться в соответствии с международным правом.

Лишь в том случае, если стороны не заключили соглашения относительно места рассмотрения спора или если государства, в которых стороны имеют свое местопребывание, а в случае отсутствия такового, места своей деловой деятельности, не несут обязательств, связывающих их в соответствии с международным правом, этот проект конвенции должен предоставлять истцу право выбора. Было бы предпочтительнее ограничить этот выбор судом места

порта погрузки, или

порта разгрузки, или

основного места деловой деятельности перевозчика.

Пункт 2 статьи 2 и пункт 4 статьи 5

2.8 В дополнение к этому при редактировании настоящего проекта конвенции должен быть вновь изучен вопрос о том, должно ли в соответствии с определениями, установленными в статье 1, определение, содержащееся в пункте 2 статьи 2 и в пункте 4 статьи 5, быть дополнено выражением «фактический перевозчик».

ДАНИЯ

[*Подлинный текст на английском языке*]

Датское правительство придерживается мнения, что проект, являющийся результатом тщательно продуманных компромиссов, может стать приемлемой основой для дальнейших дискуссий.

Датское правительство считает крайне важным, чтобы новая конвенция была приемлема для возможно большего числа государств и обеспечивала глобальное решение вопросов, связанных с морскими перевозками, а также полностью заменила Конвенцию 1924 года [1].

Статья 5

Учитывая вышесказанное, датское правительство в предварительном порядке может согласиться с компромиссным решением относительно положений об ответственности перевозчика, со-

[1] Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

держащимся в статье 5, хотя оно одновременно хотело бы выразить некоторую озабоченность в связи с тем, что на перевозчиков ложится более тяжелое бремя.

Статья 6

Среди предложенных в статье 6 различных систем ограничения ответственности Дания предпочла бы альтернативу А как самую простую систему. Далее, датское правительство придерживается мнения, что это ограничение должно выражаться не в золотых франках, а в специальных правах заимствования, определенных МВФ.

Датское правительство резервирует свою позицию в отношении других деталей проекта конвенции.

КАНАДА

[Подлинный текст на английском языке]

I. ОБЩИЙ КОММЕНТАРИЙ ПО ТЕКСТУ ПРОЕКТА

Хотя в силу качественного уровня редакции юридические и торговые последствия предлагаемой конвенции полностью понять трудно, как представляется, имеет место значительный отход от существующих Гаагских правил [1]. Юридическая система ответственности, которую проект пытается установить, близка общему праву договоров, но в то же время несколько отклоняется в сторону признания необходимости защиты грузополучателя, который, как правило, не является стороной при заключении договора перевозки. В этих целях в проекте предлагается юридическая система, в определенной мере признающая концепцию последующего держателя оборотного торгового документа, одновременно в некоторой степени регулируя основы общих отношений между сторонами договора перевозки.

Составители проекта, по всей видимости, сделали попытку охватить все возможные ситуации. При этом они во многих случаях не только предусмотрели такие положения, которые явно несовместимы с общей целью конвенции, как ее понимает Канада, но и, возможно, в какой-то степени утратили перспективу с точки зрения цели конвенции о морской перевозке грузов. По мнению Канады, необходима конвенция в той мере, в какой она устанавливает единое международное понимание отношений между сторонами договора перевозки и защищает тех, кто не имеет возможности со знанием дела согласиться с условиями договора, но в то же время затрагивается этим договором. Канадский комментарий по проекту конвенции исходит из следующей основной предпосылки:

Когда договор представляет собой договор присоединения или когда грузополучатель или другой получатель соответствующих товаров не является стороной при заключении договора о перевозке, необходима конвенция, для того чтобы условия такого договора были справедливыми и разумными для этих «невинных» сторон, создавая в то же время справедливое равновесие между сторонами в договоре.

В свете этой основной предпосылки разработан ряд других предпосылок, на основе которых составлен настоящий подробный комментарий по проекту.

По мнению Канады, предлагаемая конвенция должна, как это следует из ее названия, относиться лишь к морской перевозке грузов, и в частности к тем международным аспектам морской перевозки, которые могут быть надлежащим предметом унификации посредством принятия международной конвенции о морской перевозке грузов.

Первая предпосылка

В интересах единообразия в ее применении конвенция должна содержать положения лишь по тем вопросам, урегулировать которые исключительно в рамках внутригосударственного права договаривающихся государств было бы неправильно.

Например, согласно этой предпосылке отношения между перевозчиком и лоцманом, стивидором и судоремонтной фирмой подпадают под сферу действия внутригосударственного права.

Однако совершенно иной характер имеет, например, ответственность за чужую вину, вытекающая из отношений между перевозчиком и капитаном судна. Хотя юридические основы подобных отношений должны подпадать под сферу действия внутригосударственного права, конвенция будет действовать в отношении служащих и агентов как перевозчика, так и грузоотправителя.

Вторая предпосылка

Вытекающие из конвенции права и обязанности перевозчика в отношении договора перевозки должны распространяться на его служащих и агентов.

Хорошо известно, что в международных морских перевозках не существует официального документа, известного как договор перевозки, в том виде, в каком он существует в перевозках другими видами транспорта. Спор о том, является ли коносамент договором перевозки, продолжается. Рассматривался вопрос о практической целесообразности предложения о том, чтобы привести конвенцию о морской перевозке грузов в соответствие с другими видами транспорта, предусмотрев условия договора перевозки, однако был сделан вывод, что в общем и целом маловероятно, чтобы подобное предложение встретило в настоящее время всеобщую поддержку.

Третья предпосылка

Конвенция должна относиться строго к исполнению договора морской перевозки. Она должна кодифицировать некоторые обязательные

[1] Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

элементы отношений между сторонами договора перевозки, а именно между перевозчиком и грузоотправителем, и в особенности их права и обязанности, защищая в то же время право грузополучателя и другого уполномоченного им лица принять поставку грузов в том же состоянии, в каком они были отправлены. Нельзя допустить, чтобы договор перевозки, заключенный добросовестно, мог изменять или отменять какие-либо из этих прав и обязанностей: таким образом, конвенция должна быть обязательной для сторон и не должно быть возможности отказываться от ее применения.

В канадском законодательстве Закон о водной перевозке грузов, в частности, предусматривает, что Гаагские правила применяются лишь к грузам, направляющимся в другие страны. В интересах единообразия и в целях поощрения принятия новой конвенции как можно большим числом государств принята.

Четвертая предпосылка

Конвенция должна применяться к морской перевозке всех грузов. Конвенция должна применяться к грузам, направляющимся за границу и поступающим из-за границы, но не к внутренним перевозкам, если каждым государством в индивидуальном порядке не будет объявлено, что применение конвенции к таким перевозкам соответствует его государственным интересам.

В качестве меры добросовестности заключения договора перевозки перевозчик и грузоотправитель должны иметь некоторые основные обязанности, которые состоят, соответственно, в следующем:

Пятая предпосылка

Перевозчик обязан предоставить и содержать транспортное средство, соответствующее характеру груза, подлежащего перевозке. В течение периода его ответственности за груз перевозчик обязан заботиться об этом грузе как о своем собственном.

Шестая предпосылка

Грузоотправитель обязан сообщить перевозчику о действительном характере подлежащего перевозке груза, о любом особом свойственном ему дефекте и о любых особых качествах груза, которые могут повлиять на способ его погрузки, перемещения, укладки в трюме, содержания и разгрузки.

Исходя из того, что, как указано в первой и третьей предпосылках, конвенция будет применяться только к тем вопросам, которые было бы неправильно урегулировать исключительно в рамках внутригосударственного права договаривающихся государств, и строго к морской перевозке грузов, Канада поддерживает явствующее из проекта намерение отнести действие конвенции ко всему периоду ответственности перевозчика.

Седьмая предпосылка

Период ответственности перевозчика за груз должен охватывать время с момента, когда груз поступает под его контроль, и до того момента, когда он передает контроль над грузом путем сдачи его грузополучателю или другому уполномоченному лицу, и ограничиваться этим временем.

Что касается ответственности перевозчика, то ни одна из пяти предложенных в проекте альтернатив ее количественного выражения не предусматривает одновременно удовлетворительного урегулирования ни неясных вопросов, связанных с использованием золота в качестве валютной единицы измерения, ни расхождений в судебных решениях относительно смысла «грузового места», ни ответственности, связанной с «единицей веса». Канада рассмотрела вопрос о том, чтобы увязать размер ответственности перевозчика с застрахованной стоимостью груза или с обязательной объявленной стоимостью в коносаменте. Однако было установлено, что подобная мера может потребовать от грузоотправителя сообщения перевозчику информации, которую по коммерческим соображениям он может пожелать оставить в тайне. Была также рассмотрена точка зрения, согласно которой размер ответственности перевозчика за груз необъявленной стоимости в течение того срока, когда он находится под его контролем, может быть ограничен в прямой пропорции к уплаченной стоимости фрахта в соответствии с формулой, которую надо определить. Это предложение само по себе не вполне свободно от трудностей и может привести к некоторым несправедливостям, однако оно представляется по крайней мере достойным дальнейшего изучения и анализа практического применения.

Роль и назначение коносамента по-прежнему являются предметом споров в то время, когда рассматривается вопрос о дальнейшем развитии сквозных коносаментов в смешанных перевозках и даже о возможном отказе от коносамента в том виде, в каком он известен в течение многих лет. Передача информации в отношении грузов с помощью электронной обработки данных или автоматической обработки данных и широкое использование документарных аккредитивов, по-видимому, свидетельствуют о возникновении совершенно нового режима транспортной документации. Однако пока представляется необходимым по-прежнему признавать важность и значение коносамента.

Восьмая предпосылка

Конвенция должна признать коносамент в качестве транспортного документа, служащего при отсутствии официального договора перевозки в качестве товарораспорядительного документа, квитанции за отправку груза и дока-

зательства договора перевозки. Выдача коносамента перевозчиком должна означать для него обязательство поставить груз лицу, указанному в коносаменте, или лицу, в пользу которого в нем сделана передаточная надпись, или лицу, имеющему право на принятие поставки груза.

Термину «коносамент», конечно, необходимо дать такое определение, чтобы эта восьмая предпосылка могла иметь силу.

В соответствии с первой, третьей и четвертой предпосылками и с целью и смыслом других предпосылок девятая, и последняя, предпосылка сводится к нижеследующему:

Девятая предпосылка

Конвенция не должна применяться к смешанным перевозкам, а должна применяться строго к морской перевозке грузов, определяемой периодом ответственности перевозчика, предусмотренным в конвенции.

II. КОММЕНТАРИЙ ПО ОТДЕЛЬНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ ПРОЕКТА

(*Примечание:* в настоящем комментарии сохраняется нумерация пунктов проекта.)

Статья 1. Определения

Пункт 1

За исключением, возможно, некоторых таймчартеров, при которых перевозчик неизвестен, определение «перевозчик», данное в Гаагских правилах, как представляется, не вызывает трудностей или неясностей. Определение «перевозчик» в проекте ЮНСИТРАЛ представляет собой шаг вперед, поскольку в нем перевозчик рассматривается с точки зрения его договорного соглашения с грузоотправителем и в качестве стороны в договоре перевозки. Однако соглашаться с включением наряду с термином «перевозчик» термина «перевозчик по договору» противоречило бы изложенным ранее предпосылкам. Составители сами, по-видимому, не совсем ясно представляют себе точные отношения между перевозчиком и перевозчиком по договору, и во включении термина «перевозчик по договору» наряду с термином «перевозчик» нельзя усмотреть какой-либо практической целесообразности, так же как и нельзя усмотреть какого-либо преимущества во взаимозаменяемости этих выражений. Экспортер (грузоотправитель) всегда должен знать, с кем он заключил договор о перевозке грузов, и ничто не должно препятствовать ему заключать договор непосредственно с фактическим перевозчиком или лишать его права предъявлять иск фактическому перевозчику. Включение наряду с термином «перевозчик» термина «перевозчик по договору», а также его употребление в конвенции ставит эти права под сомнение и может вызвать необходимость рассмотрения традиционных отношений между принципалом и агентом и существующих агентских соглашений, поскольку в случае сохранения этого термина на агента судна будет возлагаться большее число обязанностей. Кроме того, в случае сохранения термина «перевозчик по договору» грузоотправители могут быть вынуждены всегда действовать через экспедиторов грузов, не вступая в непосредственные отношения с перевозчиком. Насколько известно, экспедиторы грузов в Канаде используются в меньшей степени, нежели в некоторых других развитых странах, и канадские грузоотправители предпочитают такую практику. Поэтому статья 1 (1) должна иметь следующую формулировку:

«1. „Перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого заключается договор перевозки с грузоотправителем».

Пункт 2

Многие из аргументов, высказанных в отношении термина «перевозчик по договору», относятся к включению термина «фактический перевозчик». Признавая практику, согласно которой перевозчик делегирует часть своих полномочий третьей стороне, этот вопрос, возможно, целесообразнее оставить в сфере ведения внутригосударственного права, поскольку эта практика не является ни общей, ни единой, и было бы нежелательно включать ее в международно-правовой документ. Когда перевозчик намеревается при заключении договора перевозки делегировать часть своих полномочий третьей стороне, такое намерение должно быть оговорено в договоре перевозки. Включение терминов «фактический перевозчик» и «перевозчик по договору» сделало бы излишне жесткой торговую практику, которая в настоящее время является гибкой, и привело бы к увеличению расходов грузоотправителя. Эти термины должны рассматриваться в конвенции, касающейся смешанных перевозок. Поэтому статью 1 (2) следует опустить.

Пункт 3

Из определения «грузополучатель» не ясно, означает ли оно в действительности любое лицо, которое может предъявить коносамент, а фраза «принять поставку груза» требует уточнения в том, что касается надлежащего времени такой поставки. Предлагается следующая формулировка:

«3. „Грузополучатель" означает лицо, указанное в коносаменте, или лицо, в пользу которого в нем сделана передаточная надпись, или лицо, имеющее право принять поставку груза».

Пункт 4

Имеющееся в Гаагских правилах определение «груз» несовершенно, и новое определение является предпочтительным. В отношении включения живых животных возражений нет, при условии, что от перевозчика будет требоваться надлежащая забота при их перевозке. Багаж пассажиров должен быть исключен из определения, по-

скольку такой «груз» регулируется Афинской конвенцией[2]. Однако существенно важно уточнить смысл выражения «предмет, предназначенный для перевозки». Упаковка является существенным аспектом расходов, который должен учитывать грузоотправитель. Назначение упаковки состоит в защите груза, а стоимость фрахта включает стоимость перевозки упаковки наряду с грузом. Перевозчик заинтересован в той безопасности, которую придает грузу упаковка, если учесть его ответственность за перемещение груза и укладку его в трюмах. Если грузоотправителю придется предоставлять такие сложные предметы, предназначенные для перевозки, как контейнеры (что по ряду причин, включая стоимость обратной перевозки, в Канаде имеет место редко), то, безусловно, перевозчику будут предъявляться иски, связанные с повреждением этих контейнеров, а он, со своей стороны, будет защищать себя более высоким страхованием ответственности, что получит отражение в повышении фрахтовых ставок. Следует отметить, что в некоторых странах встречается предъявление перевозчикам претензий о возмещении ущерба в связи с такими допускающими повторное использование и реализацию на местах предметами, предназначенными для перевозки, как мешки и паллеты, и вероятность распространения этой практики представляется высокой. Мы предлагаем следующую формулировку, в которой опускается упоминание о предоставлении таких предметов, предназначенных для перевозки, грузоотправителем:

«4. „Груз" означает все, что подлежит перевозке по договору перевозки, за исключением багажа пассажиров, и, в тех случаях когда груз заключен в контейнер, паллет или аналогичный предмет, предназначенный для перевозки,— такой предмет, предназначенный для перевозки».

Пункт 5

За исключением некоторых небольших поправок, определение «договор перевозки» в проекте в силу его простоты является предпочтительнее определения, данного в Гаагских правилах. С поправками текст этого пункта должен читаться следующим образом (употребление слова «вода» вместо «море» должно быть отмечено как предпочтительное для Канады):

«5. „Договор перевозки" означает подтверждаемый коносаментом договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем перевезти груз по воде за уплату фрахта из одного места в другое».

Пункт 6

С несколькими незначительными редакционными изменениями определение «коносамент» будет отвечать практическим потребностям. Предлагаемая формулировка, которая приводится ниже, поможет провести различие между коносаментом и договором перевозки в том виде, в каком он определен.

«6. „Коносамент" означает товарораспорядительный документ, расписку за груз и документ, подтверждающий договор перевозки».

Статья 2. Сфера применения

В соответствии с ранее высказанными предпосылками должно быть проведено ясное различие между вопросами, подпадающими под сферу действия внутригосударственного права (такими, как отношения между перевозчиком и лоцманом, владельцем пристани, владельцем склада или стивидором), и вопросами, которые могли бы должным образом единообразно рассматриваться во всех государствах, участвующих в конвенции. Поэтому Канада выступает против расширения сферы применения конвенции за счет областей, относящихся к национальной юрисдикции.

Пункт 1

Начало пункта 1 статьи 2 можно сформулировать следующим образом:

«1. Настоящая конвенция применяется ко всем договорам перевозки по воде между местами, находящимися в двух разных государствах, если:»

В этой статье слово «порт» повсюду должно быть заменено словом «место».

Учитывая подпункт *b* пункта 1, подпункт *c* этого пункта представляется излишним.

Поскольку коносамент, согласно определению, будет документом, подтверждающим договор перевозки, конвенция должна отдавать ему приоритет, и нельзя допускать, чтобы такие другие транспортные документы, как штурманская расписка, доковая расписка и накладная, опровергали условия и положения коносамента. Поэтому в подпунктах *d* и *e* должно быть опущено выражение «или другой документ, подтверждающий договор перевозки». Кроме того, подпункт *e* должен иметь следующую формулировку:

«*e*) коносамент предусматривает, что договор перевозки регулируется настоящей Конвенцией или законодательством любого государства о ее применении».

Пункт 2

Этот пункт является излишним, и его включение потенциально опасно. Если национальность судна не влияет на применимость положений пункта 1 статьи 2, она не должна как-либо влиять и на применимость любого другого положения конвенции.

Пункт 3

Приемлем.

[2] Афинская конвенция о морской перевозке пассажиров и их багажа, 1974 год.

Пункт 4

Случаи, когда фрахтователь и грузополучатель являются одним и тем же лицом, неизвестны. Грузоотправитель, в результате того что он помимо грузоотправителя является фрахтователем и грузополучателем, часто попадает в ситуации, при которых происходит столкновение интересов. Помимо ссылки на эту практику и указания на то, что термин «чартер-партия» не определяется, по этому пункту нет замечаний, кроме указания на основную предпосылку настоящего комментария.

Статья 3. Толкование конвенции

Формулировка этой статьи была взята из статьи 7 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, и аналогичная формулировка имеется в статье 15 конвенции, содержащей Единообразный закон о форме международного завещания; Канада не возражает против включения этой статьи.

Статья 4. Период ответственности

Как было указано ранее, Канада возражает против какого-либо расширения сферы действия конвенции за счет областей, относящихся к национальной юрисдикции, и не хотела бы, чтобы эта статья применялась в ущерб применению внутригосударственного права в отношении вопросов исключительно внутреннего характера.

Эта статья не содержит надлежащего определения в коммерческих целях того момента, когда груз переходит под контроль перевозчика, хотя статья представляется весьма ясной в отношении передачи груза. Важность этой статьи была также рассмотрена с точки зрения условий купли-продажи (например, ФОБ, СИФ, ФАС), но было решено, что смешивание условий купли-продажи с условиями перевозки вполне может привести к возникновению путаницы между переходом права собственности и переходом ответственности.

Как представляется, статья 4 не будет давать перевозчику возможности пересматривать период своей ответственности в свою пользу или в пользу грузоотправителя путем включения соответствующей формулировки в коносамент или в договор перевозки при условии, если период ответственности будет указан более определенно. Не следует разрешать перевозчику изменять свой период ответственности. Исходя из этого, возражений против исключения статьи 7 Гаагских правил не имеется.

Пункт 1

С юридической точки зрения в данных обстоятельствах слово «ведение», может быть, является наилучшим, но слово «контроль», возможно, лучше отражает реальности оперативной деятельности.

Пункт 2

Выражение «сдача» не является надлежащим выражением для юридического текста, поскольку оно не имеет установленного юридического смысла. Начало пункта 2 должно быть изменено следующим образом.

«2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится под контролем перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента поставки им груза:»

Против подпункта *a* возражений не имеется, однако он сводится на нет подпунктом *b*, который может допустить включение любого положения, касающегося передачи груза грузополучателю. В вопросе передачи груза грузополучателю конвенция должна быть более конкретной. Возможно, было бы целесообразно включить также положение, касающееся уведомлений. К пункту 2 должно быть добавлено выражение «настоящий пункт применяется mutatis mutandis к получению груза перевозчиком».

Пункт 3

Формулировку этого пункта следует изменить следующим образом:

«3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя включает служащего или агента, соответственно, перевозчика или грузополучателя».

Статья 5. Общие правила

Как указывалось ранее, против включения в общее определение «груз» живых животных возражений не имеется, при условии что от перевозчика будет требоваться предоставление надлежащего судна и принятие надлежащих мер предосторожности в отношении груза (поскольку в проекте ЮНСИТРАЛ опущены оговорки Гаагских правил о «надлежащей заботе») и эти меры предосторожности будут надлежащим образом отражены в этой статье.

Пункт 1

Хотя против данной формулировки этого пункта возражений не имеется, употребление слов «потери», «повреждения» и «расходы» несколько отличается от того, которое предусмотрено в канадском законодательстве. Этим словам должен быть придан единый смысл по всей конвенции, с тем чтобы избежать путаницы между материальной и финансовой потерей.

Пункт 2

Из существующей формулировки этого пункта неясно, намереваются ли составители проекта предусмотреть положения о невозможности надлежащего исполнения договора перевозки, аналогичные соответствующим положениям о невозможности исполнения в чартер-партиях. Кроме того, этот пункт выиграл бы при наличии исключения на тот случай, когда известно месторасположение груза. В любом случае формулировка пунктов 1 и 2 должна быть изменена следующим образом:

«1. Перевозчик несет ответственность за потери или повреждения груза, а также расходы,

связанные с такими потерями или повреждениями, если такие потери или повреждения имели место, когда груз находился под его контролем, как определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он принял все разумно необходимые меры, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Перевозчик несет ответственность за задержку в поставке груза, а также за расходы, связанные с такой задержкой, если только перевозчик не докажет, что он принял все разумно необходимые меры, чтобы избежать этой задержки.

3. Для целей пункта 2 настоящей статьи задержка в доставке происходит, когда груз не доставлен в место разгрузки в соответствии с положениями договора перевозки в указанный в нем срок».

Пункт 3

Приемлем.

Пункт 4

Формулировка этого пункта должна быть изменена следующим образом:

«4. В случае повреждений, потерь или задержки, вызванных пожаром, перевозчик несет ответственность, при условии что истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

Пункт 5

Этот пункт следует опустить, поскольку теперь в особом выделении живых животных нет оснований.

Пункт 6

Этот пункт приемлем, за исключением трудностей, связанных с решением того, что является «разумным».

Пункт 7

Слова «имеет место» должны быть заменены словом «способствует».

Статья 6. Пределы ответственности

При существующей формулировке перевозчику будет трудно полностью уяснить себе в момент заключения договора перевозки пределы своей ответственности. Канадское договорное право возлагает на договаривающиеся стороны ответственность за возмещение ущерба, который предусмотрительное лицо могло разумно предвидеть в момент заключения договора в качестве обязательного следствия его нарушения.

Ни одна из пяти альтернатив, предложенных в этой статье, не устраняет полностью трудностей в количественном определении ответственности перевозчика. Были рассмотрены и другие возможности, как, например, использование страховой стоимости товаров или их объявленной стоимости, но обе они потребуют от грузоотправителя разглашения информации, которую он по коммерческим соображениям может пожелать сохранить в тайне. Ответственность перевозчика должна быть ограничена; такое ограничение должно применяться в отношении потери или повреждения груза, а также задержки. Ряд преимуществ могла бы дать постановка пределов ответственности перевозчика в зависимость от суммы фрахта (как произведение или частное от этой суммы), однако данные и информация о потенциальных последствиях такой системы расчета отсутствуют.

Статья 7. Иски из деликта

Пункт 1

Следует отметить, что существует более двух классов исков. Если авторы намерены применять указанные средства защиты и пределы ответственности ко всем классам исков, то выражение «или на деликте» должно быть заменено выражением «или на чем-либо ином».

Пункт 2

Остается неясным, означает ли выражение «служащий или агент» стороны, указанные в пункте 3 статьи 4, и непонятна причина, по которой не использована та же формулировка. Если читать этот пункт в связи со статьей 4, то создается впечатление, что авторы имели в виду, что грузы находятся под контролем перевозчика, как только они «попадают в руки» нанятому им лицу.

Пункт 3

Приемлем.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

В этой статье имеется достаточно много путаницы и неопределенности. Отмечается, что в ней используется лишь слово «ущерб», в то время как в пункте 1 статьи 5 используются слова «потери», «повреждения» и «расходы». Учитывая далее, что все второе предложение посвящено агентам и служащим, складывается мнение, что слово «перевозчик» в первом предложении не должно было, по замыслу авторов, включать служащих и агентов. Соответственно, формулировку этой статьи можно изменить так, чтобы она включала положение о том, что как перевозчик, так и его служащие теряют право на ограничение ответственности, предусмотренное в первом предложении, а второе предложение может быть опущено, так чтобы данная статья заканчивалась словами «возник бы» там, где они используются первый раз.

Статья 9. Палубный груз

Пункт 1

Прежде всего, данный пункт должен быть по крайней мере сформулирован положительно:

«1. Груз может перевозиться на палубе в соответствии с договором перевозки, обычной практикой перевозки данных грузов, либо законодательными нормами или положениями».

Во-вторых, выражение «законодательными нормами или положениями» можно заменить выражением «законодательными положениями». Кроме того, если данный пункт читать в связи с пунктом 3, то его можно понять так, что ответственность за потери, повреждения или расходы возлагаться не будет, если грузы перевозятся на палубе в соответствии с данным пунктом. Наконец, даже если будет принята предложенная измененная формулировка, у перевозчика может по-прежнему оставаться возможность договориться с одним грузоотправителем о том, что его груз будет перевозиться в трюме при соответствующей надбавке к фрахту, одновременно договорившись со вторым грузоотправителем о том, что его груз будет перевозиться на палубе с явной скидкой; перевозчик сможет также предоставить льготный режим крупному грузоотправителю в отношении использования места в трюме.

Пункт 2

Непонятно, что авторы подразумевают под словом «указание», однако предполагается, что такие указания не будут включать типовых клаузул. Не ясна возможность использования указаний, содержащихся в документе, не являющемся коносаментом против третьих лиц. В интересах ясности ссылка на такие другие документы должна быть снята.

Пункт 3

Формулировка этого пункта неудачна. Очевидно, авторы намеревались сохранить пределы ответственности неизменными, за исключением тех случаев, когда грузы перевозятся на палубе вопреки прямо выраженному соглашению.

Пункт 4

Данный пункт можно считать излишним, поскольку любое действие перевозчика, преднамеренно нарушающее договор перевозки, должно рассматриваться как подпадающее под действие статьи 8.

Статья 10. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика

Поскольку исходные посылки указывают на то, что в международной конвенции о перевозке грузов водным путем не должно быть ссылки на третьи лица, которым перевозчик на основании национального договорного права может пожелать делегировать часть своих полномочий по договору перевозки, данная статья может быть опущена. Даже если бы не было ссылки на фактических перевозчиков, в отличие от перевозчиков по договору, то все равно было бы уместным предусмотреть, что перевозчик всегда несет личную ответственность, несмотря на то что он может и не исполнять договор лично.

Однако, если ссылка на фактического перевозчика, в отличие от перевозчика по договору, будет сохранена, то данная статья все же будет иметь то преимущество, что она упрощает получение возмещения истцом, который будет знать по крайней мере одно лицо, в первую очередь ответственное перед ним за возмещение убытков. Положения данной статьи в огромной мере упростят урегулирование споров, поскольку перевозчик по договору будет иметь возможность быстро договориться с истцом, и возмещение, которое перевозчик по договору будет иметь возможность получить с фактического перевозчика, будет, вероятно, также легко определимо благодаря прямым договорным отношениям в каждом случае между истцом и стороной, несущей ответственность.

Статья 11. Сквозная перевозка

Сохранение данной статьи будет несовместимо с ранее изложенными предпосылками, если она действительно будет применяться к смешанным перевозкам. На восьмой сессии Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок имели место некоторая путаница и неправильное понимание данной статьи, и включение ее в данный проект было поддержано лишь незначительным большинством голосов. В любом случае данная статья, каковы бы ни были ее задачи и цели, явно противоречит положениям статьи 10 и может создать весьма сложные проблемы, связанные, например, с юрисдикцией и исполнением судебных решений против фактических перевозчиков. Сохранение этой статьи не принесет никакой пользы, поскольку предусмотренная ситуация может быть представлена по-другому: первое соглашение будет охватывать перевозку из пункта A в пункт B, а последующее — из пункта B в пункт C, при этом первый перевозчик будет действовать во второй перевозке лишь как агент и не будет являться перевозчиком по договору.

Статья 12. Общее правило

Эту статью можно сформулировать по-новому следующим образом:

«Ни грузоотправитель, ни его служащие или агенты не несут ответственности за потери или повреждения, причиненные грузам, или за расходы, вызванные такими потерями или повреждениями, если такие потери или повреждения не были результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов».

На восьмой сессии Рабочей группы ЮНСИТРАЛ обсуждалась целесообразность включения дальнейших положений об ответственности грузоотправителя. Канада возражает против развития такой концепции в данной конвенции, если будет учтена шестая предпосылка, касающаяся основных обязанностей грузоотправи-

теля (возможно, в пункте 1 статьи 17 это уже сделано).

Статья 13. Особые правила об опасных грузах

Прежде всего выражение «опасные грузы» должно быть определено со ссылкой на Международную конвенцию о спасании жизни на море[3].

Пункт 1

Этот пункт вызывает вопросы относительно использования выражений «если необходимо» и «когда это возможно». Что касается первого, то непонятно, относится ли оно к характеру опасности или опыту грузоотправителя, или опыту перевозчика, или торговому обычаю. Второе выражение будет лучше всего опустить. В соответствии с шестой предпосылкой этот пункт может быть по-новому сформулирован примерно в следующих выражениях:

«1. До того, как грузы переходят под контроль перевозчика, грузоотправитель должен информировать перевозчика о характере опасных грузов, которые подлежат перевозке, и о любых особых характеристиках опасных грузов, которые могут иметь значение для способа их погрузки, перемещения, укладки, хранения, содержания и разгрузки, как предусмотрено в статье 4».

Пункт 2

Этот пункт может быть по-новому сформулирован следующим образом:

«2. Перевозчик может в любое время выгрузить, уничтожить или обезвредить, как того требуют обстоятельства, любые находящиеся под его контролем опасные грузы, которые стали представлять угрозу для жизни или имущества, независимо от того, знал перевозчик о природе или характере таких опасных грузов или нет».

Пункт 3

Этот пункт должен быть переработан, с тем чтобы он предусматривал, что если перевозчик или его служащие выгружают, уничтожают или обезвреживают опасные грузы, отправленные в соответствии с пунктом 1, то он не несет за это ответственности, но если опасные грузы выгружаются, уничтожаются или обезвреживаются по причине непринятия перевозчиком или его служащими предосторожностей, указанных грузоотправителем, или по причине действия или бездействия, предусмотренных статьей 8, то он несет ответственность в соответствии со статьей 5.

Статья 14. Выдача коносамента

Пункт 1

Этот пункт может быть по-новому сформулирован следующим образом:

«1. Когда перевозчик получает контроль над грузом, как это предусмотрено в статье 4, он выдает грузоотправителю, по просьбе последнего, коносамент, в котором содержатся, среди прочего, сведения, указанные в статье 15».

Пункт 2

Нынешняя формулировка этого пункта двусмысленна, и первое предложение может быть опущено, поскольку его положения отражены в подпункте *j* пункта 1 статьи 15. Второе предложение могло бы стать новым пунктом 2, если бы оно было сформулировано следующим образом:

«2. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается выданным от имени перевозчика».

Статья 15. Содержание коносамента

Пункт 1, подпункт f

Возникает вопрос об уместности указания даты в коносаменте (см. подпункт *f* пункта 1). Коносамент может стать документом для себя. Грузоотправителя не будет слишком беспокоить дата, указанная в коносаменте, но грузополучатель может быть поставлен в невыгодное положение, если перевозчик указал дату, которая на самом деле позже фактической даты поступления грузов под его контроль, ибо он теряет даваемые ему конвенцией преимущества в отношении периода, не охватываемого коносаментом вследствие указания в нем более поздней даты. Вопрос о том, когда грузы поступили под контроль перевозчика, должен оставаться вопросом факта.

Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

Целью всей этой статьи, видимо, является указание санкции за невыполнение положений подпунктов *b* и *k* пункта 1 статьи 15, однако ее формулировка не помогает в определении того, являются ли эти санкции достаточными.

Пункт 1

В качестве общего замечания к этому пункту следует указать, что из него не ясно, какие санкции в отношении перевозчика предусматриваются за невыполнение положений этого пункта.

Пункты 2, 3 и 4

Остальные пункты этой статьи были бы приемлемы, если бы в ней также предусматривалось, что выдача перевозчиком коносамента равнозначна принятию им на себя обязательства доставить грузы, как они указаны в коносаменте.

Статья 17. Гарантии грузоотправителя

Пункт 1

Этот пункт, если его читать в связи с пунктом 1 статьи 16, в котором предусматривается обязанность проверки, может привести к некоторой путанице. Целью этого пункта, по-видимому,

[3] Подписана в Лондоне 17 июня 1960 года.

является урегулирование отношений между перевозчиком и грузоотправителем, в то время как в пункте 1 статьи 16 предусматриваются отношения между держателем коносамента и перевозчиком.

Пункты 2, 3 и 4

Канада выступает за устранение пунктов 2, 3 и 4. Коносаменты должны либо отражать состояние грузов, либо нет. Гарантийные письма спорны и во многих случаях будут недействительны, как противоречащие общественному порядку, поскольку они являются документами, которые prima facie направлены на то, чтобы ввести в заблуждение последующих держателей коносамента относительно состояния грузов, как оно засвидетельствовано в коносаменте.

Статья 18. Другие документы, помимо коносамента

Включение этой статьи создаст значительную неопределенность относительно действительности предусмотренных «других документов» и их статуса по отношению к конвенции. Другие документы, в частности предусмотренные этой статьей, могут быть выданы задолго до времени принятия перевозчиком грузов под свой контроль. В любом случае этот вопрос достаточно освещен в пункте 3 статьи 23, и, возможно, статья 18 является излишней.

Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке

Пункт 1

Этот пункт может быть сформулирован по-иному с использованием слов, которым отдается предпочтение в статье 4:

«1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется грузополучателем или другим лицом, уполномоченным на получение груза, перевозчику, его служащим или агентам во время, когда перевозчик, его служащие или агенты передают груз, как это предусмотрено в пункте 2 статьи 4, такая передача является доказательством prima facie состояния грузов, как оно описано в коносаменте».

Пункты 2, 3, 4, 5 и 6

Пункты 2, 3, 4 и 5 приемлемы, однако в интересах последовательности пункт 6 должен быть опущен.

Статья 20. Исковая давность

Пункт 1

Достичь консенсуса о сроке исковой давности оказалось невозможно, однако, вероятно, большинство в Канаде выступает за один год, признавая в то же время, что в некоторых современных законодательствах существует тенденция продлевать срок, в течение которого может быть предъявлен иск.

Слово «начинается» должно быть заменено словом «открывается».

Что касается подпунктов *a* и *b* этого пункта, то отдается предпочтение формулировке пункта 6 статьи 3 Гаагских правил. Однако признается, что подпункт *b* этого пункта, вероятно, охватывает новый тип или класс иска в отношении неисполнения перевозчиком договора, когда он даже не принимает груз под свой контроль. Вероятно, он может относиться также к предыдущим статьям конвенции, в которых предусмотрены ситуации, когда договор перевозки может стать полностью неисполнимым по различным причинам.

Пункт 4

В интересах последовательности пункт 4 этой статьи должен быть опущен.

Статья 21. Юрисдикция

Пункт 1

Этот пункт в огромной степени облегчит получение истцом возмещения, поскольку он, вероятно, будет регулировать многие споры о юрисдикции в связи с предъявлением исков за пределами юрисдикции различных национальных судов.

Пункт 2 a

Первое предложение этого подпункта должно быть сформулировано таким образом, чтобы было ясно, что иск может быть предъявлен в любом суде договаривающегося государства, которое могло на законном основании арестовать соответствующее судно; оно должно заменить выражение «в судах любого порта договаривающегося государства». Национальные суды не всегда создаются с географически ограниченной юрисдикцией в пределах своей страны. Наглядным примером тому может служить сравнение юрисдикции Федерального суда Канады с юрисдикцией гражданских судов провинции Квебек, последние из которых создаются в округах в пределах провинции, а первый обладает общенациональной юрисдикцией.

Пункт 3

Объект или сфера предварительных или обеспечительных мер, упомянутых в последнем предложении этого пункта, неясны. Однако возражений против этого пункта не выдвигается, поскольку в нем, вероятно, сделана попытка защитить интересы истцов, которые пожелают обеспечить свои претензии в другом месте, помимо судов, упомянутых в пункте 1. Однако этот пункт может оказаться несовместимым с целью пункта 4, который направлен на то, чтобы устранить сутяжничество или злоупотребления судопроизводством против перевозчика путем многократных арестов в различных местах.

Пункт 4

Как уже отмечалось, этот пункт преследует цель предотвращения сутяжничества, но, когда достаточного обеспечения не может быть получено ни в одном суде, истец может оказаться в затруднительном положении.

Статья в целом

Что касается данной статьи в целом, то пункты 1, 2 и 3 считаются положениями, пригодными для включения в конвенцию, однако пункты 4 и 5 в значительной степени затрагивают вопросы национального права. Кроме того, положения пункта 5 зачастую может оказаться невозможным применять вследствие юрисдикции трибуналов ratione materiae и ratione personae, которая не может быть изменена соглашением сторон. Соответственно, пункты 4 и 5 должны быть опущены.

Статья 22. Арбитраж

Принципиальных возражений против включения этой статьи или против ее содержания не имеется. Однако в нее должны быть включены дополнительные положения, касающиеся взаимосвязи между судебными исками и арбитражным разбирательством между одними и теми же сторонами. Другими словами, означает ли предъявление иска в суд полный отказ от арбитражного разбирательства? Другим вопросом является получение обеспечения издержек путем обращения в суд до арбитражного разбирательства.

Статья 23. Договорные условия

Пункт 1

Последнее предложение этого пункта должно быть снято. Опасно конкретно указывать один случай, который может ослабить весьма широкое толкование предыдущих положений этого пункта.

Пункт 2

При условии, что даваемые этим пунктом перевозчику преимущества не будут выходить за рамки экономических или коммерческих возможностей, возражений против этого пункта не имеется.

Пункт 3

Приемлем.

Пункт 4

По-видимому, этот пункт устанавливает санкцию за невыполнение положений пунктов 2 и 3. Объем издержек, указанных в этом пункте и определяемых как судебные издержки, неясен. Трудно понять, почему положения о возмещении судебных издержек оговариваются выражением «определяются в соответствии с законом суда, на рассмотрение которого передано дело». В действительности многие национальные суды не допускают возмещения судебных издержек, поэтому представляется, что положения всей этой статьи могут быть в значительной степени недействительны в таких национальных судах. Если намерением авторов было полное применение принципа restitutio in integrum, то этот пункт должен быть сформулирован заново и это намерение должно быть выражено в более ясных выражениях. Кроме того, этот пункт, видимо, дает перевозчику возможность преднамеренно включить в коносамент определенную клаузулу, зная, что она является недействительной, с тем чтобы заставить грузополучателя предъявить иск. Далее, этот пункт, видимо, посягает на определенную область национального права путем отрицания прерогативы национальных судов, рассматривающих данное дело, определять или выносить решение о судебных издержках. В целом было бы целесообразно опустить весь этот пункт.

Статья 24. Общая авария

По мнению Канады, конвенция о морской перевозке грузов не является подходящим местом для уделения общей аварии большего внимания, чем то, которым она пользуется в частном праве. Однако статья 24, среди прочего, как раз и страдает этим недостатком. В ее нынешней формулировке эта статья недостаточна для защиты взноса владельца груза по общей аварии, когда его груз не подвергся гибели или повреждениям, но вместе с тем она ограничивает сумму, которую перевозчик должен будет возместить грузополучателю, в то время как для грузополучателя просто указывается, что перевозчик может быть обязан предоставить ему возмещение.

Нынешние Гаагские правила ограничиваются лишь тем, что не препятствуют включению в коносамент положения, касающегося общей аварии, и, не считая того, что, как было отмечено, типовые клаузулы, встречающиеся в коносаментах, формулируются главным образом в интересах перевозчика, в Канаде не наблюдается практических или юридических трудностей, вызванных нынешней формулировкой Гаагских правил. Второе предложение несовместимо с этой точкой зрения.

Статья 25. Другие конвенции

Пункт 1

Канада выступает против ссылки в этом пункте на пользующиеся приоритетом положения других конвенций, которые будут подчинять себе данную конвенцию.

Пункт 2

Приемлем.

МЕКСИКА

[*Подлинный текст на испанском языке*]

Статья 1

Дать юридическое определение грузоотправителя, которое, хотя и не обязательно необходимо, но может быть оправдано тем фактом, что в статье 1 проекта конвенции содержатся определения

других сторон по договору перевозки, то есть перевозчика и грузополучателя. Определение понятия грузоотправителя, которое может быть включено в статью 1, могло бы быть следующим:

«„Грузоотправитель" означает лицо, которым или от имени которого был заключен договор с перевозчиком на морскую перевозку грузов».

Статья 5, пункт 4

Содержание пункта 4 статьи 5 конвенции неуместно, и поэтому его предлагается устранить. Указанный пункт касается ответственности перевозчика в случае пожара на судне, однако эта ответственность обусловливается тем, что «истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

Правительство Мексики считает, что возлагаемое на истца бремя доказывания будет чрезмерным и что на практике это приведет к невозможности доказать вину или небрежность со стороны перевозчика или его служащих или агентов, особенно когда пожар возникает в открытом море и ни грузоотправитель, ни грузополучатель не имеют возможности определить причины возникновения пожара или избежать или снизить его последствия. По этой причине в случае пожара или какой-либо другой аварии следует применять принцип, установленный в пункте 1 статьи 5, то есть, что «перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями в отношении груза.., если обстоятельства, приведшие к потере или повреждению.., имели место в то время, когда груз находился в его ведении.., *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».

Статья 6

Рабочая группа, которая подготовила проект конвенции, представила на рассмотрение государств-членов пять альтернатив для статьи 6, касающихся основы пределов ответственности перевозчика.

Изучив и обсудив каждую из альтернатив, правительство Мексики считает, что наиболее приемлемой является альтернатива Е, которая наиболее полна (особенно по сравнению с альтернативой А) и касается различных критериев оценки повреждения (вес, грузовое место, единица отгрузки) и различных возможностей средств транспортировки, не вызывая вместе с тем таких последствий, какие вытекают из альтернативы С, касающихся расчета пределов ответственности, вытекающих из альтернатив С и D.

Статья 15, пункт 1

К пункту 1 статьи 15 правительство Мексики предлагает добавить подпункт *m*, в котором было бы указано, что в случае перевозки грузов на палубе этот факт должен быть указан в тексте коносамента. Это добавление важно, ибо режим перевозки грузов на палубе особо оговаривается конвенцией, как следует из статьи 9.

Статья 20, пункт 1

В пункте 1 статьи 20 предлагаются два срока исковой давности, по истечении которых перевозчик освобождается от ответственности, а именно один и два года. Несмотря на то что обычаи морского права допускают принятие более короткого срока в один год, правительство Мексики считает, что интересы Мексики, которая не обладает большим морским флотом и, следовательно, не имеет особой причины ограничивать ответственность иностранных перевозчиков, будут в большей степени защищены путем установления срока в два года. Соответственно, правительство Мексики предлагает установить в упомянутом пункте 1 статьи 20 срок исковой давности в два года.

НИГЕР

[*Подлинный текст на французском языке*]

КОНВЕНЦИЯ, РАССМАТРИВАЕМАЯ В ЦЕЛОМ

Следует отметить, что в целом положения настоящей конвенции не вызвали замечаний со стороны правительства, что в общем свидетельствует о том, что проект конвенции встречает согласие правительства.

Статья 1, пункт 4

Хотя отмечается изменение содержания термина «контейнер» по сравнению с признанным в настоящее время определением этого термина, было бы желательно, чтобы Рабочая группа, созданная Комиссией Организации Объединенных Наций, в случае если она примет определение, которое после этого станет единственным, имеющим силу в международном плане, установила правила исчисления стоимости перевозки товаров в контейнерах. Например, Нигер по-прежнему оплачивает вес этого пустого ящика, который может достигать одной или нескольких тонн, поскольку перевозчики по железной дороге и по автомобильным дорогам считают контейнер тарой.

Что касается этого момента, то полезно напомнить, что уже в ходе семинара ЭКА, состоявшегося в Аддис-Абебе, по вопросам статистики внешней торговли, было подтверждено, что международные организации были вынуждены в других случаях принимать обязательные решения о том, что контейнер является транспортным средством, а не тарой. Однако по обыкновению контейнер рассматривают как тару.

Статья 6

Что касается различных вариантов статьи 6, касающейся пределов ответственности перевозчика, то Нигер выступает за вариант, в котором

рассматривается проблема контейнера, вопрос, являющийся важным для страны, не имеющей выхода к морю.

Статья 20, пункт 1

Нигер предпочитает двухгодичный срок исковой давности.

НИГЕРИЯ

[*Подлинный текст на английском языке*]

Статья 5

Пункт 3

Шестидесятидневный срок, в течение которого груз может считаться утерянным, должен быть увеличен до 90 дней.

Пункт 4

Данный пункт возлагает на истца обязанность доказать, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащего или агента. Нигерия считает, что истцу будет трудно доказать факт небрежности со стороны перевозчика, его служащего или агента, поскольку истец не присутствует на судне во время перевозки. Поэтому, по мнению Нигерии, было бы лучше возложить бремя доказывания на перевозчика, его служащего или агента, с тем чтобы он доказал, что им были приняты все разумные меры и что он не проявил небрежность при выполнении своих обязанностей.

Статья 6

Принимать решение о поддержке какой-либо из альтернатив слишком рано, потому что формула подсчета довольно сложна, и ее нелегко понять до тех пор, пока она не будет подвергнута всестороннему обсуждению посредством обмена мнениями на будущей конференции. В настоящее время мы резервируем свою позицию по этому вопросу.

Статья 20

При арбитражном разбирательстве срок исковой давности в два года является более предпочтительным.

НИДЕРЛАНДЫ

[*Подлинный текст на английском языке*]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Правительство Нидерландов с большим интересом ознакомилось с проектом конвенции о морской перевозке грузов.

В качестве общего замечания правительство Нидерландов хочет выразить свое беспокойство в связи с тем, что некоторые основные изменения в нынешнем режиме ответственности могут иметь отрицательные последствия для международной торговли.

Расширение ответственности перевозчика, результатом которой в конечном счете явится увеличение стоимости перевозки без соответствующего сокращения расходов по страхованию грузов, приведет к ухудшению положения как перевозчика, так и грузовладельца. Правительство Нидерландов опасается, что такие отрицательные последствия могут явиться результатом отмены, в частности, таких средств защиты, как ссылка на пожар и навигационная ошибка.

Кроме того, не следует упускать из виду заинтересованность владельца груза в страховании груза. Грузовладелец имеет прямые деловые связи со страховщиком груза и таким образом может добиться быстрого удовлетворения своих претензий и сможет держать под контролем свои расходы по страхованию. Страховщик — член Ассоциации защиты интересов и взаимного страхования судовладельцев, будучи страховщиком перевозчика, никогда не может предложить таких преимуществ грузовладельцу.

Наконец, хотя страхование груза по-прежнему будет необходимо, значительное расширение ответственности перевозчика перенесет акцент на страхование по системе Ассоциации защиты интересов и взаимного страхования судовладельцев, которое сосредоточено на ограниченном числе рынков, на которых традиционно используется такой вид страхования.

Статья 1

Пункт 2

Предлагаемое определение «фактический перевозчик» содержит две неточности. Во-первых, перевозчик по договору может договориться с третьим лицом об осуществлении перевозки или части ее и он может в таком соглашении позволить ему договориться об осуществлении фактической перевозки или части ее с каким-либо другим лицом. Поскольку фактический перевозчик определяется как лицо, которому перевозчик по договору поручил перевозку, можно утверждать, что в случае вышеупомянутых соглашений нет фактического перевозчика, поскольку лицо, которое фактически осуществляло перевозку, само не заключало договора с перевозчиком по договору. Во-вторых, в этой связи неясно значение слова «performance».

В результате этих неточностей, особенно в тех случаях, когда имеется целый ряд последовательных тайм-чартеров и/или рейсовых чартеров, истцу будет трудно определить фактического перевозчика.

Самым простым решением было бы определение «фактического перевозчика» как *владельца судна, перевозящего груз*. В настоящее время положение уже таково, что во многих случаях владелец связан коносаментом, подписанным капитаном судна. Если имеет место «димайз-чартер», коносамент, подписанный капитаном судна, связывает фрахтователя, а не владельца судна; однако согласно системе, по которой владелец судна уже может быть признан ответст-

венным, он может в таком случае обратиться к фрахтователю за возмещением ущерба.

Система совместной и раздельной ответственности перевозчика по договору и владельца судна решила бы все проблемы определения ответственного лица истцом, поскольку наименование и место основного предприятия перевозчика по договору указаны в коносаменте (статья 15 1 *c*), а личность владельца судна устанавливается с помощью судового реестра. Кроме того, даже в тех случаях, когда претензии за повреждение груза не гарантируются морским залоговым правом на это судно, активы судовладельца, в частности, его судно, могут до некоторой степени гарантировать, что претензия будет удовлетворена.

Пункт 4

Следует исключить багаж пассажира. Если коносамент будет составляться и на багаж, этот груз утратит свой характер багажа. В пункте 5 статьи I Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и багажа 1974 года из определения «багаж» исключены предметы и транспортные средства, перевозимые по коносаменту или договору, связанному главным образом с перевозкой грузов.

Пункт 5

Правительство Нидерландов полагает, что эта конвенция будет применяться также в тех случаях, когда осуществление части перевозки на одном и том же судне будет проходить по внутренним водным путям при том условии, что этап перевозки по внутренним водным путям является дополнением к перевозке по морю. Эту мысль, быть может, следует выразить в тексте более четко.

Слово «порт» следует заменить словами «порт или место назначения».

Статья 2

Пункт 4

Для того чтобы четко указать, что коносамент не регулирует отношений между перевозчиком и фрахтователем, в конец этого пункта после слов «держателем коносамента» следует добавить слова «не являющимся фрахтователем».

Статья 5

Следует понимать, что изъятие исключений о «навигационной ошибке» и «ошибке в управлении» влечет за собой значительное изменение в распределении рисков между грузовладельцем и перевозчиком по Гаагским правилам. Изъятие исключения об ошибке в управлении может быть оправдано, учитывая многие споры, вызываемые этим исключением. Однако иначе обстоит дело с исключением в связи с навигационной ошибкой. В случае навигационной ошибки перенесение риска на судовладельца может вызвать увеличение общих расходов по перевозке без соответствующего сокращения расходов по страхованию груза и не приведет к тому, чтобы в данном случае судовладелец действовал более осторожно в отношении груза ввиду своей заинтересованности. По причинам экономии предпочтение отдается сохранению исключения о навигационной ошибке.

Эти же аргументы говорят в защиту сохранения действия в полном объеме исключения о пожаре.

Учитывая, что в других положениях слово «расходы» не встречается и что нет, по-видимому, никакой логики в понятии «ущерб, являющийся результатом задержки», формулировку пункта 1 можно улучшить, используя формулировку статьи 17 Конвенции CMR[1]: «перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке...».

Статья 6

В эту или в предыдущую статью следует включить положение относительно исчисления стоимости груза (см. статью 2 *b* Протокола 1968 года)[2].

Предлагается выразить суммы ограничения ответственности в специальных правах заимствования Международного валютного фонда. Это поможет преодолеть проблемы, связанные с золотым франком, которые возникают в связи с отсутствием официальной цены на золото, функционированием расчетной единицы как средства обращения и исчислением обменных курсов при отсутствии официальных паритетов.

Статья 9

Пункт 3

Это положение направлено, по-видимому, на то, что наряду с ответственностью в соответствии со статьями 6 и 8, которые применяются к перевозке груза на палубе во всех случаях, возникает также ответственность за утрату, повреждение или задержку в доставке, являющиеся следствием исключительно перевозки на палубе. Эту направленность следует выразить более четко.

Пункт 4

Пункт 4 следует опустить, поскольку не имеется достаточных оснований отказываться от применения принципа, содержащегося в статье 8 в этом отношении.

Статья 10

Пункты 1 и 2

В связи с вышеизложенными замечаниями в отношении определения «фактического перевозчика» и предложения определять «фактического

[1] Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов. Женева, 19 мая 1956 года.

[2] Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, Брюссель, 23 февраля 1968 года.

перевозчика» как «владельца судна, перевозящего груз», выдвигаются следующие предложения.

Первое предложение пункта 1 должно гласить:

«В тех случаях, когда перевозчик по договору не является фактическим перевозчиком, первый, тем не менее, остается ответственным за всю перевозку, согласно положениям настоящей Конвенции».

В первом предложении пункта 2 слова «за выполняемую им перевозку» следует заменить словами «за перевозку на его судне».

Статья 11

С тем, чтобы установить четкое различие между фактическим перевозчиком, последующим перевозчиком и перевозчиком по договору, предлагается следующее:

«1. Если в договоре перевозки предусматривается, что перевозчик по договору осуществляет лишь часть рейса, предусмотренного в договоре, и что остальная часть рейса осуществляется другим лицом, помимо перевозчика по договору (последующим перевозчиком), ответственность перевозчика по договору и последующего перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи 10.

2. Однако перевозчик по договору может снять с себя ответственность за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении последующего перевозчика, при условии, что бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке были следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору.

3. Положения статьи 10, касающиеся ответственности фактического перевозчика, соответственно применяются к частям рейса, указанным в пункте 1 настоящей статьи».

Статья 13

Статья в целом

Неясно, какая ответственность будет возложена на фактического перевозчика и последующего перевозчика в зависимости от обстоятельств в том случае, если перевозчик по договору не передаст соответствующую информацию.

Пункт 2

Второе предложение пункта 2 следует изменить следующим образом:

«В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен о природе и характере опасности, а также о тех мерах предосторожности, которые должны быть приняты, грузоотправитель несет ответственность ...» (см. примечание на стр. 16 англ. текста документа, содержащего проект текста) [3].

Статья 16

Пункт 1

Было бы нежелательно, чтобы заранее напечатанные оговорки, такие как «вес неизвестен», считались «специальной» отметкой, поскольку в большинстве случаев перевозчик, например, не имеет разумной возможности проверки объявленного веса.

Статья 21

Пункты 1 и 3

В пунктах 1 и 3 слова «судебная тяжба, возникающая из договора перевозки» включают также споры, связанные с фрахтом. Поскольку в конвенции не рассматривается фрахт, за исключением пункта 1 *k* статьи 15, эти слова следует заменить словами: «судебная тяжба, возникающая на основании настоящей Конвенции».

Пункт 2

Предлагается опустить пункт 2, поскольку это положение касается ряда процедурных вопросов, которые следует оставить на усмотрение национального законодательства.

Статья 24

Второе предложение порождает ту опасность, что владельцы груза могут отказаться покрывать часть расходов при общей аварии на том основании, что ответственность несет перевозчик, и правило D Йорк-Антверпенских правил теряет силу. Предлагается следующее решение:

«1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права в отношении общей аварии.

2. Правила настоящей Конвенции, относящиеся к ответственности перевозчика за потерю или повреждение груза, регулируют ответственность перевозчика по возмещению грузополучателю любой части общей аварии.

3. Положения предыдущего пункта не затрагивают обязательства возместить часть об-

[3] Эта сноска гласит следующее:
«Некоторые представители отметили, что пункт 1 статьи 13 накладывает на грузоотправителя, который передает перевозчику опасные грузы, обязательство не только информировать перевозчика о характере грузов и характере опасности, но также и о тех мерах предосторожности, которые должны быть приняты. Однако в пункте 2 статьи 13 вообще ничего не говорится о «мерах предосторожности, которые следует принять». Поэтому, по мнению этих представителей, второе предложение пункта 2 должно быть изменено следующим образом: «В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен о природе и характере опасности и мерах предосторожности, которые следует принять, отправитель несет ответственность...». См. также A/CN.9/105, C, пункт 4; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, IV, 3.

щей аварии, в случае если перевозчик не виновен в обстоятельствах, которые могут привести к убыткам или расходам».

НОРВЕГИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Правительство Норвегии придерживается мнения, что данный проект конвенции будет составлять подходящую основу для завершения разработки нового международного договора о морской перевозке грузов. Предлагаемые положения во многих отношениях являются шагом вперед по сравнению с существующими в этой области международно-правовыми нормами, и в целом правительство Норвегии может поддержать как структуру данного проекта конвенции, так и большинство его положений.

Рабочая группа внесла предложение о заключении новой конвенции вместо принятия поправок к существующим Гаагским правилам, и правительство Норвегии поддерживает это предложение. Оно хотело бы подчеркнуть, что считает наиболее важным то, чтобы новая конвенция была приемлема по возможности для большего числа государств, с тем чтобы она заменила уже существующие международно-правовые нормы. В этом отношении данный проект конвенции рассматривается как представляющий собой всеобъемлющее решение, которое, как можно ожидать, получит широкую международную поддержку в качестве приемлемого компромисса между различными мнениями относительно регулирования данного вопроса на международной основе.

Статья 6

I. Рабочей группе не удалось найти совместного решения для определения *пределов ответственности*. Среди предложенных в статье 6 различных систем правительство Норвегии предпочитает *альтернативу А*. Причины этого уже были указаны в ответе Норвегии на ваши вопросы от 18 июля 1972 года [LE 133 (5)] [1], в котором говорится следующее [2]:

«Норвежское правительство в течение длительного периода времени считало, что положения статьи 4 (5) данной Конвенции [3], касающиеся ограничения ответственности перевозчиков, являются неудовлетворительными. Причины, по которым мы придерживаемся такого мнения, были изложены в объяснительной записке к поправке, внесенной на первой сессии Дипломатической конференции 1967—1968 годов в Брюсселе, в которой правительство предложило ввести в конвенцию о морской перевозке грузов также систему ограничения ответственности, основанную на простой единице веса. Тогда было выражено следующее мнение [4]:

Система ограничения ответственности перевозчика определенной суммой «на грузовое место или единицу отгрузки» оказалась неудовлетворительной.

Термин «грузовое место или единица отгрузки» неясен и двусмыслен и с трудом толкуется не только судами различных договаривающихся государств, но даже и в национальном законодательстве этих стран, принятом после заключения данной Конвенции. Следовательно, единообразие, которое было целью данной Конвенции, не было достигнуто.

Практические решения, принимаемые в соответствии с системой «грузовое место или единица отгрузки», зачастую оказываются произвольными и во многих случаях считаются несправедливыми, когда компенсация, предлагаемая владельцам груза, носила чисто номинальный характер. Увеличение определенной суммы за грузовое место или единицу отгрузки не устранит основного недостатка данной системы. Таким образом, многие страны все еще не приняли решения в отношении того, каким образом применять нынешнюю систему к «контейнерам».

После принятия Гаагских правил ответственность перевозчика груза по железной дороге, по автомобильной дороге и по воздуху стала обусловливаться системой ограничения, которая в большей степени соответствует целям этих Правил, более легко применима и в большей степени удовлетворяет грузовладельцев.

По указанным причинам мы утверждаем, что система ограничения ответственности, предусмотренная в пункте 5 статьи 4 данной Конвенции, перестала приносить пользу и в настоящее время должна быть исключена. Мы предлагаем заменить ее системой ограничения ответственности, основанной на простой единице веса, которая уже принята в международных конвенциях по грузовым железнодорожным перевозкам (CIM), по автомобильным перевозкам (CMR) и по воздушным перевозкам грузов (Варшава).

Таким образом, единица ограничения должна представлять собой эквивалент определенному количеству золота за один килограмм груза.

Вопрос о количестве золота, которое должно быть установлено, конечно, является спорным, однако нам представляется разумным сослаться на Конвенцию CMR, в которой содержится самое последнее реше-

[1] A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1, приложение I.

[2] Там же, приложение II.

[3] Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

[4] Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (1ère phase). Brussels, 1967, p. 679.

ние этой проблемы. Статья 23 Конвенции CMR устанавливает 25 золотых франков (каждый франк содержит 10/31 грамма золота 900-й пробы по метрической системе) за один килограмм веса. Однако, поскольку все другие морские конвенции, включая и Стокгольмские проекты, приняли франк Пуанкаре, мы предлагаем, чтобы именно эта денежная единица была использована также и в Гаагских-Висби правилах. В таком случае эквивалентная сумма будет составлять 125 франков Пуанкаре.

В течение первой сессии этой Конференции большинство делегаций высказали серьезные возражения против предлагаемой поправки. В целях достижения наилучшего компромисса, возможного при таких обстоятельствах, норвежская делегация внесла поправку, содержащую по своей сути комбинированную систему ограничения ответственности, основанную на единице отгрузки и веса, которая в настоящее время включена в статью 4 (5) этой Конвенции с учетом поправок Брюссельского протокола [5]. Однако Конференция не смогла достичь согласия по какой-либо из предлагаемых поправок, касающихся пределов ответственности, и на второй сессии Конференции норвежская делегация придерживалась своей первоначальной позиции и совместно с делегациями Финляндии и Швеции внесла поправку об ограничении ответственности, основанном на простой единице веса [6]. В поддержку предлагаемой поправки эти делегации представили следующие мнения относительно комбинированной системы ограничения ответственности, основанной на единице отгрузки и веса [7]:

> Тем не менее, комбинированное решение ... все же включает в себя недостатки нынешней системы ограничения ответственности за одно место или за одну единицу отгрузки и не предусматривает установления приемлемого соответствия с решениями, одобренными в других международных конвенциях по перевозке грузов, и прежде всего в Конвенции CMR. По нашему мнению, существенно важно прийти к такому решению, которое не вызовет проблем на современном комбинированном транспорте, и крайне желательно избавиться от недостатков, порожденных системой ограничения ответственности Гаагских правил, основанной на грузовом месте или единице отгрузки.
>
> В Скандинавии было проведено изучение экономических последствий перехода на систему ограничения ответственности по CMR, основанную на весе. Это изучение основывалось как на официальных статистических данных по скандинавским странам, касающихся внешней торговли, так и на частных статистических данных скандинавских и других страховщиков и судоходных линий. Результаты этого изучения показывают, что система ограничения ответственности по CMR вполне достаточна, для того чтобы охватить практически все виды повреждений генерального груза, и что повышение стоимости перевозки, которое должно быть оплачено в форме страхования, будет практически незначительным. Это говорит в пользу аргумента о том, что ограничение ответственности должно основываться лишь на весе и должно находиться на том же уровне, какой предусмотрен в конвенции CMR; следует иметь в виду, что правило ограничения ответственности первоначально предназначалось для применения в случае повреждения исключительно ценного груза.
>
> Когда затронутые экономические проблемы невелики, то вполне можно уделить больше внимания юридическим аспектам. Преимущества полного соответствия между двумя данными конвенциями очевидны. К этому следует добавить то, что опыт, накопленный в течение многих лет, показывает, как трудно судам толковать слова «грузовое место или единица отгрузки», и что на этой основе единообразие международных норм права не может быть достигнуто.

В соответствии с мнениями, выраженными в цитируемых отрывках, правительство Норвегии снова утверждает, что пределы ответственности должны быть установлены в виде определенной суммы франков Пуанкаре за один килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза. В соответствии с обычной практикой вопрос о конкретной сумме, возможно, следует оставить открытым для обсуждения и принятия решения на будущей дипломатической конференции, и правительство Норвегии не будет обращаться с просьбой об обсуждении этого вопроса в Рабочей группе ЮНСИТРАЛ. Однако нам представляется, что, для того чтобы решить некоторые проблемы, связанные с перевозкой мелких партий груза, относительно большой ценности и небольшого веса, в данный проект следует добавить такое же положение, которое содержится в статье 10 (3) проекта конвенции о комбинированной перевозке грузов (КПГ): «В качестве минимального веса брутто такого груза следует принимать ... кг».

По мнению правительства Норвегии, такая простая система ограничения ответственности по весу, бесспорно, является предпочтительнее, чем система ограничения ответственности за единицу отгрузки, предусмотренная в статье 4 (5) данной Конвенции, и чем комбинированная система ограничения ответственности за

---

[5] Указ. источник, стр. 694 англ. текста. Протокол о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года.

[6] Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (2ème phase). Brussels, 1968, p. 192.

[7] Указ. источник, стр. 206—207 англ. текста.

единицу отгрузки и веса, предусмотренная в статье 4 (5) данной Конвенции с учетом поправок Брюссельского протокола».

II. В проекте статьи 6 сумма ограничения ответственности выражена в золотых франках. По мнению правительства Норвегии, для того чтобы избежать трудностей, возникающих в результате неопределенной цены на золото, в новой конвенции в качестве единицы исчисления вместо франка следует применять специальное право заимствования (как оно было определено Международным валютным фондом). На более поздней стадии правительство Норвегии в этих целях внесет соответствующее предложение.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ

[*Подлинный текст на английском языке*]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

1) Правительство Соединенного Королевства отдает должное широким усилиям, которые были предприняты всеми сторонами для разработки проекта текста, который в его нынешней форме устраняет бóльшую часть препятствий к заключению конвенции.

2) Однако ряд проблем остается. Коммерческие круги в Соединенном Королевстве считают, что любое повышение фрахтовых ставок, вызванное системой, которая налагает более «строгую» ответственность, вряд ли будет компенсировано соответствующим снижением стоимости страхования груза. Владельцы грузов признали обоснованность этого замечания и решительно указали, что они предпочитают, чтобы их претензии удовлетворялись морскими страховщиками, а не судовладельцами. Они считают также весьма важным, чтобы размеры расходов по страхованию были легко определимы количественно, и опасаются, что это, по-видимому, станет невозможным, если их страховые премии будут фактически частью стоимости фрахта.

Кроме того, считается, что возложение более «строгой» ответственности на перевозчика (в частности, устранение такого средства защиты, как «навигационная ошибка»), вероятно, будет противоречить интересам зарождающегося в развивающихся странах страхования грузов. Такая точка зрения, судя по всему, подтверждается недавними исследованиями ЮНКТАД по смешанным перевозкам (TD/B/AC.15/7 от 28 августа 1974 года) и по страхованию морских грузов (TD/B/C.3/120 от 9 мая 1975 года).

3) Обращается также внимание на тот факт, что проводимое в проекте текста новое разграничение между ответственностью за утрату и ущерб и ответственностью за задержку еще больше усложнит иски о возмещении и создаст проблемы в урегулировании споров, поскольку морские страховщики грузов будут предъявлять иски в связи с первым, а владельцы грузов — в связи с последним.

Статья 1

Пункт 4

Считается желательным, чтобы определение «груз» ясно включало несопровождаемый багаж пассажиров. См. также замечания по статье 25, ниже.

Пункт 5

Слова «в который должен быть доставлен груз» в конце этого пункта, вероятно, излишни и могут быть опущены.

Статья 2

Пункт 1

В его нынешней формулировке этот пункт предусматривает применение конвенции ко всем договорам морской перевозки грузов, и единственным способом избежать этого будет заключение чартер-партии. Возникнут случаи, например, при перевозке специальных или экспериментальных грузов, когда такой способ будет нежелательным. Поэтому сторонам следует позволить не применять конвенцию. Такой результат может быть достигнут путем включения пункта, предложенного редакционной группой на шестой сессии Рабочей группы (сравни A/CN.9/88 от 29 марта 1974 года, пункт 48) [1]. Следует отметить, что это положение гарантирует особый статус коносаментов как оборотных документов и в то же время позволяет в достаточной степени проявлять гибкость в особых случаях.

Статья 4

Пункт 2

Подпункт *a* в недостаточной степени охватывает случаи (которые в настоящее время часто встречаются), когда перевозчик может обязаться доставить грузы (сушей или морем) за пределы порта разгрузки, а это в настоящее время важно, учитывая смысл, который придается доставке в пункте 2 статьи 5. В таких случаях необходимо, чтобы период ответственности перевозчика по настоящей конвенции был четко определен, с тем чтобы позволить сторонам достичь соглашения о режиме ответственности по предусмотренной договором стадии перевозки по суше и избежать коллизии или дублирования с другими конвенциями, которые могут быть применимы к данному договору. Этот вопрос может быть решен путем добавления (после слова «грузополучателю» в подпункте *a*) слов «в порту разгрузки» и ново-

[1] Этот пункт сформулирован следующим образом:
«В тех случаях, когда не выписывается коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ, стороны 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». (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 1.)

го предложения «Если грузы передаются грузополучателю за пределами порта разгрузки, считается, что поставка была произведена в порту разгрузки». С учетом этого более логичным порядком расположения подпунктов *a*, *b* и *c* было бы *c*, *a*, а затем *b*.

Статья 5

Общие замечания

Одним из основных изменений, вводимых в силу нынешнего текста статьи 5, является устранение такого средства защиты, как навигационная ошибка, которое содержалось в статье 4 (2 *a*) Правил 1924 года. Как указывается в предшествующих общих замечаниях, все коммерческие круги в Соединенном Королевстве: судовладельцы, грузоотправители и их соответствующие страховщики едины в своем желании сохранить такое средство защиты, как навигационная ошибка. Кроме того, перенос риска на перевозчика, вызываемый устранением такого средства защиты, неизбежно изменит структуру страхования в морской торговле в сторону от страхования грузов и в ущерб развивающимся странам. По этим причинам рекомендуется серьезно рассмотреть вопрос о восстановлении такого средства защиты, как навигационная ошибка (в узком смысле, исключая ошибки в управлении судном); это может быть сделано в новом пункте, следующем за пунктом 3, на основе текста, излагаемого в приложении. Следует отметить, что перевозчик может использовать такое средство защиты, лишь когда он принял все разумные меры предосторожности.

Пункт 6

Меры, предусмотренные в этом пункте, могут вызвать предъявление претензий в случае общей аварии, то есть когда часть перевозимых грузов выбрасывается за борт для спасания оставшейся части. В таких случаях перевозчик должен попрежнему быть обязан принять на себя часть расходов по общей аварии в связи с утратой груза (что от него не требуется данным пунктом в его нынешней формулировке). Это может быть достигнуто путем добавления слов «за исключением случаев общей аварии и спасания» после слова «ответственности» в первой строке.

Статья 6

Без проведения обсуждения количественных пределов невозможно сделать окончательный выбор в отношении основ определения ответственности, предлагаемых в альтернативах A — E. В принципе предпочтение отдается простейшему варианту A, основанному на весе и не рассматривающему отдельно ответственность за задержку.

Что касается практики Соединенного Королевства, то, если владелец груза оплатил расходы по спасанию и ищет возмещения от перевозчика вследствие его вины, такая претензия ограничивается единицами груза. Таково же положение и в некоторых других, но не во всех, правовых системах. Поэтому предлагается, чтобы в статью 6 или в статью, касающуюся общей аварии и спасания, было включено положение, дающее владельцу грузов возможность получить полное возмещение.

Статья 7

Несмотря на формулировку пункта 2 статьи 10, вероятно, следует сделать ясную ссылку на фактического перевозчика в обеих этих статьях. Что касается общего вопроса формулирования, то ссылки на фактического перевозчика должны быть согласованы на протяжении всего текста конвенции: в настоящее время существует потенциальная коллизия между пунктом 2 статьи 10 и, например, статьями 13 и 14.

Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности, предусмотренное согласно статье 6, касается *потери, повреждения* или *задержки,* и поэтому предлагается, чтобы эти слова были вставлены вместо слова «ущерб» там, где оно встречается в данной статье.

Статья 13

Пункт 1

Утверждается, что слова «когда это возможно» в четвертой строке вносят двусмысленность и вызовут трудности на практике. Обязанность маркировать или помечать опасные грузы не должна содержать каких-либо оговорок, и поэтому эти слова должны быть опущены. Это отражает мнения, высказанные грузовладельцами в Соединенном Королевстве. Когда в действительности физически невозможно выполнить это требование, данный вопрос будет определяться национальным законодательством.

Статья 17

Пункт 1

Слова «неточного указания этих данных» во второй фразе должны быть заменены словами «неточности в указании этих данных».

Статья 20

Общие замечания

Серьезное беспокойство было выражено в отношении того, что временной предел, устанавливаемый этой статьей, не должен применяться к претензиям по общей аварии. Этот вопрос рассматривается в замечаниях по статье 24, ниже.

Пункт 1

Из двух альтернатив представляется более целесообразным временной предел в один год. Указывается, что в обстоятельствах, охватываемых подпунктом 1 *b*, перед истцом может возникнуть временно́е препятствие, если судно было

задержано на более длительный период, чем срок исковой давности, и грузы были утрачены после того, как судно было освобождено.

Статья 21

Пункт 2 a

Слова в первой фразе «иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где...» вводят в заблуждение: юрисдикция судов редко ограничивается районом порта. Они должны быть заменены словами «иск может быть предъявлен в судах договаривающегося государства, в любом порту которого». Предлагается также, чтобы число судов для представления исков на основании данной конвенции было расширено путем включения в этот подпункт указания на то, что судебное дело может быть возбуждено также в любом суде договаривающегося государства, в котором любое судно, однотипное перевозящему судну, могло быть законным образом арестовано. Это действовало бы лишь в том случае, когда арест однотипного судна был бы предметом юрисдикции другого суда.

Статья 24

Эта статья остается неудовлетворительной в ряде важных аспектов, и Соединенное Королевство на восьмой сессии Рабочей группы указало, что оно вернется к этому положению. В нынешней формулировке статья 5 (Общие правила об ответственности перевозчика) не применяется к убыткам, связанным с ответственностью по общей аварии, и поэтому считается необходимым ввести положение (которое сейчас существует как статья 24) о применении конвенции к претензиям по общей аварии.

1) Статья 24 не противоречит условиям конвенции, и поэтому наиболее подходящим местом для нее в тексте является часть II (Ответственность перевозчика), где она должна быть частью статьи 5 или (предпочтительно) отдельной статьей.

2) Важно, чтобы временной предел, установленный в статье 20, не применялся для того, чтобы воспрепятствовать предъявлению владельцем груза встречного иска перевозчику, когда первый ищет возмещения у последнего для покрытия обязательств, которые в противном случае потребовались бы для взноса по общей аварии в связи с утратой, возникшей в результате ошибки перевозчика. Такая ситуация возникает, когда диспаша по общей аварии не была подготовлена до истечения срока исковой давности. Соответственно, статья 6 не должна применяться к истребованию товаров в связи со взносом по общей аварии и спасанию.

3) Другим методом, с помощью которого владелец груза может отказаться от внесения взноса по общей аварии, является использование такого «средства защиты по праву справедливости», как заявление о том, что перевозчик не может получать выгоду от причиненного вреда за счет взносов по общей аварии, выплаченных владельцем груза. Этот второй метод защиты интересов владельца грузов не отражен в нынешней формулировке статьи 24 и по смыслу может быть исключен.

4) В статью 24 необходимо внести два других изменения, с тем чтобы учесть тот факт: *a*) что «положения договора перевозки или национального права в отношении общей аварии», к которым применима конвенция, относятся не к принципу общей аварии, а к составлению *диспаши*; *b*) что данная статья должна также применяться в отношении претензий по спасанию грузов, когда имеются аналогичные факторы.

Данная записка сопровождается приложением, в котором содержится пересмотренный текст статьи 24, отражающий соображения, изложенные в пунктах 2, 3 и 4, выше, и во втором пункте замечаний по статье 6, выше.

Статья 25

Пункт 2

Предлагается включить в конвенцию пункт 2 статьи 25 в новой формулировке, при условии что по данной конвенции не будет возникать каких-либо обязательств, если применяется Афинская конвенция, касающаяся морской перевозки пассажиров и их багажа, 1974 года. Эта конвенция после вступления ее в силу будет применяться к сопровождаемому багажу пассажира, то есть к «багажу» и «багажу в каюте», как это определено в пунктах 5 и 6 статьи 1 (в замечаниях по пункту 4 статьи 1, выше, предлагается включение конкретного положения, в соответствии с которым данная конвенция будет применяться к несопровождаемому багажу).

Приложение

A. Предлагаемый новый пункт 3 статьи 5:

«Несмотря на положения пункта 1, перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или расходы, возникшие вследствие ошибок в навигации, при условии, что он принял все меры, которые было разумно требовать».

B. Предлагаемый пересмотренный текст статьи 24:

«Общая авария и спасание на море

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права в отношении распределения убытков по общей аварии.

За исключением статей 6 и 20, правила настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за потерю или повреждения груза, определяют также, может ли грузополучатель получить возмещение по взносам по общей аварии или спасанию или отказаться от их предоставления».

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

[*Подлинный текст на английском языке*]

Правительство Соединенных Штатов Америки приветствует возможность прокомментировать проект конвенции о морской перевозке грузов,

подготовленный Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок в ходе работы восьми сессий. Успех Рабочей группы в достижении соглашения о документе, заменяющем Брюссельскую конвенцию 1924 года[1] и Брюссельский протокол 1968 года[2] новой конвенцией, объясняется проявленным всеми делегатами духом доброй воли. Правительство Соединенных Штатов Америки надеется, что этот дух будет и далее преобладать в ходе обсуждения проекта конвенции на девятой сессии ЮНСИТРАЛ, в результате чего ЮНСИТРАЛ сможет рекомендовать Генеральной Ассамблее документ, который послужит основой для принятия его на дипломатической конференции.

По мнению Соединенных Штатов, проект, принятый Рабочей группой, представляет собой значительный шаг вперед по сравнению с Конвенцией 1924 года. В целом он является удовлетворительной основой для дальнейшей работы. Однако есть несколько статей, которые должны быть изменены, и статьи, редакция которых может быть улучшена. Представляется необходимым и возможным рассмотреть приводимые ниже статьи и изменения.

Статья 1. Определения

В пункте 1 определение «перевозчик» или «перевозчик по договору» может создать обязательства для лица, «от имени которого», но без разрешения которого был заключен договор перевозки грузов. Мы предлагаем заменить слова «от имени которого» на «по распоряжению которого».

Определение «договор перевозки» в пункте 5 применимо лишь к договорам перевозки «за уплату фрахта» и к договорам перевозки конкретных грузов «из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз». Применения конвенции, видимо, можно избежать с помощью простого неупоминания «конкретных» грузов. Конвенция также неприменима в том случае, если договор охватывает перевозку за пределы порта разгрузки или если грузы должны быть не «доставлены», а перегружены с одного судна на другое в порту разгрузки. Предлагается опустить слова «конкретные грузы из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз».

Определение «коносамента» в пункте 6, как представляется, исключает прямой коносамент, то есть необоротный документ, в передаче которого при поставке грузов нет необходимости. Мы озабочены тем обстоятельством, что эта обычная форма документации будет тем самым исключена из сферы применения конвенции. Для урегулирования этой проблемы имеются две альтернативы.

Первая альтернатива состоит в изменении определения «коносамент», с тем чтобы оно включало необоротный документ, в передаче которого нет необходимости. Измененный текст читался бы следующим образом:

> «Коносамент» означает документ, подтверждающий договор перевозки грузов морем и принятие или погрузку грузов перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов. *Коносамент может включать условие доставки лишь* предъявителю этого документа. Положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены по распоряжению указанного лица или по распоряжению, или предъявителю, представляет собой подобное *условие».*

Вторая альтернатива состоит в том, чтобы не изменять определения коносамента, данного в статье 1, а в случае прямого коносамента основываться на статье 18, исходя из того что прямой коносамент, не являясь коносаментом по смыслу определения статьи 1, будет представлять собой «документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки». Принятие подобного подхода позволило бы включить прямой коносамент в сферу действия конвенции и позволило бы ему по-прежнему выполнять функцию, возложенную на него в торговой практике. В случае предпочтения последней альтернативы решение основываться в данном вопросе на статье 18 должно быть ясно отражено в письменной форме.

Статья 4

В пункте 2 настоящей статьи устанавливается срок окончания ответственности перевозчика. В подпункте *с* указывается, что подобная ответственность прекращается, когда перевозчик поставил груз путем передачи его «какому-либо органу или третьему лицу, которому в силу закона или предписаний, применяемых в порту разгрузки, должен быть передан груз». Составители этого положения имели в виду ситуацию, при которой груз передается таможенным служащим. Во многих портах погрузки аналогичные ситуации могут возникнуть в тех случаях, когда местные законы или предписания предусматривают обязательный контроль или проверку (например, передачу государственным весовщикам, обязательный химический анализ или другие виды физической проверки, или фумигацию груза) до погрузки. Статья 4 должна быть изменена, с тем чтобы предусмотреть, что при подобных обстоятельствах обязательство перевозчика не действует в таких случаях, когда груз находится в ведении посредника. В этих целях Соединенные Штаты предлагают изменить начало пункта 2 путем включения после слов «принятия груза перевозчиком» слов «от грузоотправителя или любой третьей стороны, включая орган, осуществляющий хранение груза или контроль за ним». Измененный текст гласит следующее:

[1] Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

[2] Протокол о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанный в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года.

«Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза перевозчиком *от грузоотправителя или любой третьей стороны, включая орган, осуществляющий хранение груза или контроль за ним, до* момента сдачи груза перевозчиком».

Статья 5

Мы рекомендуем заменить «и» на «или» во второй строке пункта 6.

Статья 6. Пределы ответственности

Соединенные Штаты тщательно рассмотрели пять альтернатив, изложенных Рабочей группой. Если, как это, по-видимому, и имеет место, большинство государств высказывается за альтернативу D, то Соединенные Штаты готовы принять эту альтернативу с вариантом Y.

Статья 11. Сквозная перевозка

В Соединенных Штатах Законом Хартера установлен твердый общий принцип, согласно которому перевозчик считается ответственным до надлежащей доставки груза. Считается, что аналогичная практика является целью системы ответственности, устанавливаемой в проекте конвенции. В то же время пункт 2 статьи 11 позволяет перевозчику включить в коносамент широкую освобождающую от вины оговорку при обстоятельствах, когда грузоотправитель заранее не знает, что перевозчик по договору будет использовать дополнительные средства для перевозки груза в указанный в коносаменте порт назначения. По мнению Соединенных Штатов, наиболее простым способом решения этой проблемы было бы опущение пункта 2.

Другая альтернатива состоит в ограничении сферы применения пункта 2 путем изменения его таким образом, чтобы он содержал требование об указании в договоре перевозки фактического перевозчика, до того как перевозчик по договору мог бы надеяться на освобождение от ответственности в соответствии с пунктом 2. Хотя это решение не вполне соответствовало бы имеющемуся в американском законодательстве принципиальному положению, направленному против освобождения от ответственности фактического перевозчика, оно, по крайней мере, обратило бы внимание грузоотправителя на возможность того, что перевозчик по договору может освободиться от ответственности, руководствуясь статьей 11, и позволило бы грузоотправителю рассмотреть вопрос о том, будет ли он в подобном случае удовлетворен лишь средством защиты против фактического перевозчика.

Статья 13. Особые правила об опасных грузах

В целом эта статья представляется удовлетворительной. Во избежание возможной двусмысленности предлагается включить в обеих фразах пункта 2 слово «опасной» перед словами «природе и характере». Как известно, сообщая о настоящей статье, редакционная группа включила примечание о том, что, как указали некоторые представители, пункт 1 статьи 13 налагает на грузоотправителя, передающего опасный груз перевозчику, обязательство не только информировать перевозчика о природе груза и характере опасности, но и о мерах предосторожности, которые следует принять. В пункте 2 статьи 13 не содержится каких-либо указаний на «меры предосторожности, которые следует принять». Соединенные Штаты поддерживают мнение тех членов редакционной группы, которые считают, что в этом вопросе между пунктами 1 и 2 должен существовать определенный параллелизм. Поэтому мы предлагаем изменить вторую фразу второго пункта статьи 13, с тем чтобы она читалась следующим образом:

«В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их *опасной* природе и характере или о *мерах предосторожности, которые следует принять,* грузоотправитель несет ответственность...».

Более того, по мнению Соединенных Штатов, положения конвенции были бы яснее, если включить определение опасных грузов примерно следующего содержания:

«Опасный груз» означает взрывчатые вещества, воспламеняющийся груз или такой другой груз в любой форме или количестве, который считается представляющим опасность или угрозу для жизни, здоровья или имущества в соответствии с международными соглашениями, законами или предписаниями флага судна или законами или предписаниями страны порта погрузки или порта разгрузки».

Статья 15

Для целей ясности предлагается заменить в пункте 1 *j* конечное придаточное предложение «если это допускается законом страны, выдавшей коносамент» словами «если это не запрещается законом страны, выдавшей коносамент». Цель этого состоит в том, чтобы избежать двусмысленности, которая может возникнуть в том случае, если закон соответствующей страны не предусматривает ни прямого разрешения, ни запрещения подписей указанного вида.

Кроме того, Соединенные Штаты по-прежнему выступают за включение в проект конвенции положения, содержащего конкретные указания на то, что весь коносамент может быть изготовлен ЭВМ или другими системами электронной или автоматической обработки данных.

Статья 16. Коносаменты, оговорки и доказательственная сила

Хотя эта статья в целом является удовлетворительной, при существующей формулировке пункта 1 может возникнуть по крайней мере один вопрос; он состоит в том, располагает ли перевозчик «разумной возможностью проверить» данные коносамента, сопровождающего запечатан-

ный контейнер. Считается, что разумная возможность проверить не включает открытие запечатанного контейнера и количественную проверку его содержания. В этом вопросе в текст должна быть внесена ясность путем включения слов «как в случае запечатанного контейнера» непосредственно после слова «данные» во втором условном придаточном предложении. Предлагаемый измененный текст будет выглядеть следующим образом:

«Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса груза или его количества, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи «бортового» коносамента—погруженному грузу, или если у него не было разумной возможности проверить такие данные, *как в случае запечатанного контейнера*, перевозчик или другое такое лицо делает специальную отметку об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, или об отсутствии разумной возможности проверки».

Статья 17. Гарантии грузоотправителя

Соединенные Штаты не удовлетворены настоящей статьей. Коль скоро решено включить в конвенцию гарантийное письмо, то становится необходимым обеспечить защиту грузополучателя от опасности обмана в результате сговора грузоотправителя и перевозчика. Эта цель во внутригосударственном законодательстве различных стран достигается различными путями, обычно путем отсылки этого вопроса к общему гражданскому праву, а не прибегая к попыткам его урегулирования в рамках морского права. Пункт 3 статьи 17 в его нынешнем виде не защищает от таких обманных действий, и обсуждение этого пункта дает основание предполагать, что ввиду возникающих сложных проблем сомнительно, чтобы международное законодательство могло добиться полной защиты грузополучателя от обмана. По этим причинам Соединенные Штаты предлагают опустить пункт 3 статьи 17.

Статья 20. Исковая давность

Соединенные Штаты считают, что настоящую статью следует пересмотреть, поскольку цель Рабочей группы, безусловно, не состояла в том, чтобы предусмотреть иски в отношении перевозчика из каких-либо других оснований, помимо тех, которые связаны с потерей или повреждением груза. Нынешняя формулировка была принята в то время, когда сфера действия конвенции была ограничена коносаментами. После того, как сфера действия конвенции была изменена с целью включения всех договоров перевозки, статью 20 следовало бы изменить, с тем чтобы исключить из нее такие не связанные с перевозкой причины предъявления иска, как нарушение договора поставки в тех случаях, когда стоит вопрос о том, имел ли перевозчик обязательство перевезти груз. Подобная проблема выходит за пределы сферы действия конвенции и должна регулироваться гражданским правом договора.

Соединенные Штаты по-прежнему выступают за одногодичный период исковой давности в отношении потери или повреждения груза, а также в отношении просрочки.

Статьи 20—22

Соединенные Штаты хотели бы обратить внимание на непоследовательность в употреблении выражений в этих статьях. Например, неясно, подразумевается ли различие в смысле между терминами «plaintiff» и «claimant». Предлагаются следующие конкретные изменения:

Пункт 1 *e* статьи 21 должен быть изменен, с тем чтобы он читался: «*такое дополнительное* место, *которое может быть* указано *для этой цели* в договоре перевозки».

В пунктах 3 и 4 статьи 21 в обоих разделах слова «paragraphs 1 and 2» должны читаться «paragraphs 1 or 2». При нынешней формулировке не может быть возбуждения какого-либо разбирательства, если судно не было арестовано, что, безусловно, не входит в цели настоящей статьи.

Пункт 2 *b* статьи 22 должен быть изменен, с тем чтобы он читался: «любое *дополнительное* место, *которое может быть* указано *для этой цели* в арбитражной оговорке или соглашении».

СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

[*Подлинный текст на русском языке*]

Название конвенции

Поскольку в конвенции речь идет не о всех, а лишь о некоторых, конечно, и из числа основных, вопросах договора морской перевозки грузов, целесообразно отразить это и в ее названии, которое в нынешней редакции представляется слишком широким.

Статья 1

a) Указание в пункте 4 на то, что «грузы» включают и «живых животных», представляется излишним, тем более, если сохранится в той или иной форме (см. ниже) статья 5 (5), специально посвященная особенностям перевозок данного вида грузов.

b) В пункте 5 предлагается предусмотреть, что договор перевозки заключается в письменной форме (например, «„договор перевозки" означает письменный договор...»).

Статья 2

В конце второй фразы пункта 4 предлагается добавить: «если им (держателем коносамента) не является фрахтователь по чартеру».

Статья 4

Не исключено, что при нынешнем определении «периода ответственности» перевозчика («перевозка груза») могли бы возникать сомнения в отношении того, отвечает ли перевозчик за груз, принятый им к перевозке не в «порту погрузки», а в другом месте, или за груз, находящийся в порту перегрузки (допустимой по статьям 10 и 11) и т. п.

Во избежание подобных сомнений, быть может, следовало бы в пункте 1 исключить последнюю часть фразы, начинающуюся со слов «в порту погрузки...», учитывая, что по существу «период перевозки», то есть период нахождения груза в ведении перевозчика, определяется в пункте 2.

Статья 5

a) Пункт 5 представляется излишне усложненным и вообще едва ли необходимым: если ущерб возник в силу «особых рисков», органически присущих перевозке живых животных, то, очевидно, перевозчик будет освобожден от ответственности на основании общего принципа (пункт 1) — ввиду отсутствия его вины.

b) Правило о том (пункт 6), что перевозчик освобождается от ответственности за ущерб по грузу, вызванный лишь разумными мерами по спасанию имущества, на практике могло бы порождать различные споры: о критериях «разумности», разграничении спасания человеческих жизней, с одной стороны, и спасания имущества, с другой стороны, и, в конечном счете, могло бы отрицательно сказаться на выполнении капитанами судов, перевозящих груз, традиционных законов мореплавания — об оказании помощи другим бедствующим на море судам.

c) Предлагается обсудить на предстоящей сессии ЮНСИТРАЛ вопрос о сохранении в новой конвенции ныне действующего правила морского законодательства о так называемой «навигационной ошибке», внеся в него определенные коррективы для устранения тех неясностей, которые до сих пор вызывали основные сложности в применении данного правила: в измененном виде это правило могло бы предусматривать, что «перевозчик освобождается от ответственности за утрату или повреждение груза и за задержку в его доставке, если докажет, что они вызваны ошибками в судовождении».

Очевидно, что полный отказ от данного правила означал бы значительное увеличение степени риска для перевозчика, резкое повышение стоимости судов и т. д.; между тем до сих пор экономические последствия такого перераспределения риска должным образом не изучены.

Статья 6

a) Из различных альтернатив, предложенных в проекте, наиболее предпочтительной основой для обсуждения представляется альтернатива D (с вариантом X — «сумма фрахта»).

b) Было бы полезно предусмотреть в данной статье (по образцу пункта 5 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года или статьи 2 Брюссельского протокола 1968 года) оговорку, касающуюся того случая, когда характер и стоимость груза были объявлены отправителем и включены в коносамент или иной документ, подтверждающий договор перевозки.

Статья 8

Согласно проекту, предпосылкой неприменения правил об ограничении ответственности перевозчика служат его не только умышленные действия, но и действия, «совершенные опрометчиво и с сознанием вероятности возникновения ущерба». По существу термин «опрометчивость» представляет собой не что иное, как выраженную иными словами «небрежность». Что же касается «сознания вероятности возникновения ущерба», то в практическом плане было бы чрезвычайно трудно доказать, что подобная «вероятность» была вне сферы «сознания» или предвидения перевозчика. В результате на практике могло бы сложиться положение, при котором правила, предназначенные ограничить размер ответственности перевозчика, которая наступает именно в случае его небрежности (пункт 1 статьи 5), оказывались бы неприменимыми по причине... его небрежности.

По приведенным соображениям предлагается исключить из статьи 8 слова «или опрометчиво и с сознанием вероятности наступления такого ущерба».

Статья 9

a) В пункте 1 данной статьи (либо в статье 15) следует предусмотреть, что факт погрузки груза на палубу должен быть отмечен в коносаменте; такая отметка важна как для взаимоотношений между перевозчиком и грузовладельцем, так и для взаимоотношений между отправителем (продавцом) и получателем (покупателем), в частности в связи со страхованием груза, расчетами через банк и т. д.

b) В пункте 1 следовало бы также уточнить, о законодательстве какой страны идет речь (например, «страна порта погрузки»).

c) Редакция пункта 3 представляется недостаточно ясной; в частности, при ее переформулировании следовало бы более четко выразить главную мысль ее первой фразы, которая, как можно понять, состоит в том, что положения статьи 6 (наряду с положениями статьи 8) применимы и в том случае, когда груз неправомерно погружен на палубу и утрата или повреждения или задержка в доставке являются исключительно результатом именно того, что груз перевозится на палубе.

Статья 11

В целях более четкого разграничения ситуаций, предусмотренных в этой статье и в статье 10, можно было бы в начале пункта 1 статьи 11

уточнить, что она относится к тем случаям, когда договор перевозки содержит *специальную оговорку* (вместо «предусматривает»), что перевозчик выполняет лишь *конкретно обусловленную часть* перевозки (вместо просто «часть» перевозки).

Статья 16

В пункте 1 подразумевается, но не закрепляется прямо право перевозчика вносить в коносамент, при определенных условиях, оговорку по тем данным о грузе, в которых он имел основания сомневаться или которые он не мог проверить. Следовало бы поэтому дополнить конец данного пункта прямым указанием на то, что при упомянутых условиях «перевозчик может *внести в коносамент соответствующую оговорку* вместе со специальной отметкой об этих основаниях или неправильности или отсутствии разумных возможностей проверки».

Статья 17

Предлагается исключить пункты 3 и 4 данной статьи, поскольку вопросы, затрагиваемые в первом из этих пунктов, могут быть без ущерба для целей унификации оставлены на разрешение по нормам национального права, а вопросы, затрагиваемые в пункте 4, могут быть вполне удовлетворительно разрешены на основании статьи 8.

Статья 19

a) В пунктах 1, 2 и 5 данной статьи используются различные начальные моменты для отсчета срока на подачу грузополучателем письменного уведомления перевозчику: с момента «передачи груза получателю» (пункты 1 и 5), с момента «завершения доставки» (пункт 2).

Учитывая различный смысл, придаваемый данным понятиям в проекте конвенции (см. статью 4), было бы правильно и в пункте 2 говорить о «*передаче* груза получателю».

b) В пункте 6 было бы уместно уточнить, что уведомление, направленное перевозчику, считается действительным и в отношении фактического перевозчика, участвовавшего в осуществлении перевозки.

Статья 20

Пункт 3 предлагается сформулировать по аналогии с пунктом 2 статьи 22 Конвенции об исковой давности 1974 года, предусматривающей, что «должник может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления кредитору. Такое заявление может быть возобновлено».

Статья 21

Из данной статьи вытекает множественность юрисдикционных органов, находящихся в разных странах, в которых могли бы заявляться иски из договора перевозки и выбор одного из которых зависел бы полностью от усмотрения истца, что порождало бы значительную неопределенность для другой стороны — ответчика.

Подобное положение совершенно очевидно расходится с принципом равенства сторон, справедливой сбалансированности их прав и интересов.

Кроме того, подобное положение входило бы в коллизию с международными соглашениями, заключенными рядом стран и содержащими императивные правила о подсудности споров между организациями этих стран, в том числе и споров, связанных с морской перевозкой грузов (например, Конвенция по вопросам арбитража 1972 года, уже ратифицированная восемью странами — членами СЭВ).

Что касается конкретного правила пункта 2 относительно ареста судов, то в случае его сохранения было бы необходимо совершенно четко оговорить, что данное правило не может применяться к государственным судам.

Учитывая все это, а также то, что проблема юрисдикции («разграничения международной компетенции»), являясь самостоятельной и весьма сложной проблемой, выходит за рамки предмета регулирования новой конвенции, было бы более целесообразно воздержаться от включения в нее данной статьи, оставив указанную проблему — без ущерба для целей унификации — на разрешение по нормам национального законодательства.

Альтернативно можно было бы предусмотреть, что правило о подсудности, содержащееся в пункте 1 *a* — *d*, применимо в том случае, если в договоре перевозки не обусловлен компетентный суд.

Статья 22

Ряд замечаний, высказанных по поводу статьи 21 (см. выше), применим и к статье 22, касающейся арбитража. Кроме того, правила статьи 22 о «множественности» эвентуальных мест арбитражного разбирательства создают еще более широкий простор для произвольного выбора со стороны истца, чем правила статьи 21 о судебной юрисдикции (в отношении конкретного места проведения арбитража, его формы — «специальный» или институционный арбитраж, и т. д.).

Практически принятие статьи 22 могло бы привести к отказу от использования — применительно к договорам морской перевозки — арбитражной процедуры, полезность которой является ныне широко признанной, в том числе и в рамках Организации Объединенных Наций, и которая, помимо прочего, отличается большей оперативностью, простотой и значительно меньшими издержками и расходами по сравнению с судебной процедурой.

С учетом этого предлагается либо вообще исключить из проекта данную статью, либо ограничиться признанием в ней арбитражных оговорок, содержащихся в договоре морской перевозки.

СЬЕРРА ЛЕОНЕ

[*Подлинный текст на английском языке*]

Статья 1

Пункт 1

Определение термина «перевозчик», по-видимому, включает в себя договаривающуюся сторону или ее агента. Если это так, то в чем необходимость использования слова «агенты» вне значения «перевозчик», например, в пункте 1 статьи 5? Если определение термина «перевозчик», содержащееся в пункте 1 статьи 1, не включает в себя понятие «агент», то в таком случае необходимо добавить слова «и по поручению которого» после слова «которым».

Статья 5

Пункт 1

См. замечания по пункту 1 статьи 1.

Пункт 4

Поскольку перевозчик непременно является владельцем или капитаном судна, то не следует ли возложить бремя доказывания факта проявления надлежащего отношения к грузу на самого перевозчика, который будет располагать фактами относительно обстоятельства пожара, а не возлагать на истца бремя доказательства вины или небрежности? Нам представляется, что в данном случае следует применять доктрину общего права res ipsa loquitur. См. пункты 5 и 7 статьи 5, где бремя доказательства возложено на перевозчика.

Пункт 6

В этой статье отражено понятие общего права о частной аварии. В ней ничего не говорится об общей аварии, таким образом, она лишает грузоотправителя или грузополучателя средств удовлетворения в соответствии с данной конвенцией в отношении акта общей аварии, совершенного перевозчиком. Недостаточно, если вопрос об общей аварии регулируется лишь положениями, содержащимися в отдельных договорах перевозки или в национальном законодательстве. Если данная конвенция защищает интересы перевозчика путем освобождения его от ответственности в случае возникновения частной аварии, то она также должна учитывать интересы грузоотправителя или грузополучателя, которые могут и не быть столь осведомлены в области законодательства о морской перевозке грузов, как перевозчик, путем включения соответствующих положений относительно общей аварии.

Статья 6

Альтернатива Е является более предпочтительной.

Статья 20

Пункт 1

В этой статье должен быть установлен *двухгодичный* срок исковой давности.

Статья 22

Пункт 4

Нам представляется, что эта оговорка должна быть исключена. Содержащиеся в конвенции положения относительно арбитражного разбирательства должны применяться лишь в том случае, когда стороны не затронули вопроса об арбитражном разбирательстве. Сторонам должна быть предоставлена свобода определить *заранее*, каким наилучшим способом может быть рассмотрен их спор, если он возникнет. Содержащееся в пункте 5 статьи 22 положение не затрагивает этого вопроса, поскольку в нем говорится об арбитражном соглашении, заключенном *после* возникновения спора.

Статья 23

Пункт 1

Мы считаем, что эта статья должна быть исключена. Сторонам следует позволить предусматривать в отдельных договорах положения, отличные от положений данной конвенции.

Пункт 3

Данная конвенция должна автоматически применяться в отношении коносамента, который не содержит упоминания о данной конвенции и который не содержит положений, противоречащих положениям данной конвенции.

УКРАИНСКАЯ СОВЕТСКАЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

[*Подлинный текст на русском языке*]

Унификация международно-правовых норм в области морских перевозок, как известно, является одной из задач, выполнение которых Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций возложила на Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. Конкретным шагом в этом отношении можно рассматривать текст проекта конвенции о перевозке грузов морем, одобренного в рамках Рабочей группы ЮНСИТРАЛ.

Представляется, что текст этого проекта конвенции, а также замечания и комментарии, которые будут представлены правительствами государств — членов Организации Объединенных Наций, могут быть положены в основу продолжения подготовки проекта упомянутой конвенции на очередных сессиях Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. Вместе с тем следует высказать ряд замечаний относительно некоторых положений проекта конвенции.

Относительно названия проекта конвенции

Из проекта конвенции, в частности из пункта 4 статьи 2, в котором предусмотрено, что положения этой конвенции не будут применяться к чартерным перевозкам, вытекает, что сфера применения разрабатываемой конвенции будет в ка-

кой-то мере ограничена, то есть эта конвенция не будет регламентировать всех вопросов, связанных с морскими перевозками грузов. Представляется, что это должно найти свое отражение в названии проекта конвенции. Можно было бы, например, в существующее название проекта конвенции дополнительно включить фразу «об унификации некоторых норм, касающихся».

Статья 1

В определение термина «договор перевозки» (пункт 5) следует добавить фразу о том, что такой договор заключается в письменной форме. Это способствовало бы устранению возможных недоразумений при толковании этого термина.

Статья 5

Положение о том, что перевозчик освобождается от ответственности за ущерб грузу, вызванный только *разумными* мерами по спасанию имущества на море (пункт 6), вызывает ряд сомнений с точки зрения его практического применения как непосредственно в море, так и при рассмотрении конкретных споров ввиду неопределенности и нечеткости критерия «разумности».

Статья 6

За основу для дальнейшего обсуждения вопроса о лимитах ответственности предлагается избрать альтернативу D с вариантом X.

Статья 8

В обеих фразах статьи предлагается исключить слова «или опрометчиво и с сознанием вероятности наступления такого ущерба», поскольку термин «опрометчивость» фактически равноценен термину «небрежность», а слова «сознание вероятности наступления такого ущерба» могут привести к различным осложнениям при их толковании.

Статья 9

В конце пункта 1 можно было бы добавить слова «страны порта погрузки». Это помогло бы уточнить, какие именно нормы и правила должны будут применяться.

Статья 15

В пункте 2 этой статьи следовало бы указать, что факт размещения груза на палубе должен быть отражен в коносаменте. В спорных ситуациях такая отметка может иметь существенное значение.

Статья 19

В пункте 2 этой статьи слова «завершения доставки» следовало бы заменить словами «передачи груза получателю». Это более точно отражало бы начальный момент для отсчета срока для представления грузополучателем письменного уведомления перевозчику.

Статья 21

В связи с тем что проблема юрисдикции является очень сложной и выходит за рамки разрабатываемой конвенции, предлагается исключить текст этой статьи из проекта конвенции, имея в виду, что такие вопросы будут решаться в рамках соответствующего национального законодательства.

Статья 22

Положения этой статьи предусматривают множество эвентуальных мест для арбитражного разбирательства, создавая тем самым истцу широкие возможности для произвольного выбора конкретного места. А это может создать серьезные препятствия для применения арбитражной процедуры при рассмотрении споров, связанных с морскими перевозками грузов. В связи с этим было бы уместно исключить из проекта конвенции текст этой статьи и ограничиться признанием в этой статье арбитражных оговорок, содержащихся непосредственно в договоре морской перевозки.

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

[*Подлинный текст на английском языке*]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Федеральное правительство приветствует проект, который был подготовлен Рабочей группой ЮНСИТРАЛ, как еще одно усилие по модернизации и улучшению правового положения в области океанского транспорта. Проект конвенции, представленный правительствам для замечаний, по всей вероятности, является ценной основой для будущей работы. Мы надеемся, что завершение разработки конвенции по данному вопросу станет возможным в ближайшем будущем, и тем самым будет оправдана надежда на достижение унификации норм права в области океанского транспорта во всемирном масштабе.

Поэтому федеральное правительство приветствует данный проект конвенции и предлагает, чтобы ЮНСИТРАЛ обеспечила скорейший созыв дипломатической конференции по этому вопросу. Мы считаем, однако, что в проект необходимо внести ряд улучшений, бóльшая часть которых носит чисто технический характер. Некоторые из этих улучшений, имеющие наиболее важное значение, указаны в следующих замечаниях по конкретным статьям.

Перечень этих замечаний не следует понимать как исчерпывающий. Мы резервируем свою позицию в отношении внесения новых поправок на предстоящей дипломатической конференции.

ЗАМЕЧАНИЯ В ОТНОШЕНИИ КОНКРЕТНЫХ СТАТЕЙ

Статья 2

Пункт 1 d

Данное положение должно быть исключено. Нам не представляется оправданным применение

конвенции на основании одного лишь того факта, что коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, был выдан в одном из договаривающихся государств, если даже все другие соответствующие элементы договора осуществляются в государствах, не участвующих в данной конвенции. Новый проект конвенции основывается на идее (отличной от идеи, на которой основываются Гаагские правила), что эта конвенция применяется к любому договору перевозки, независимо от того, был выдан коносамент или нет. Новое рассмотрение вопроса о том, где данный документ был выдан, противоречило бы этой идее. В качестве основания для применения конвенции это рассмотрение может быть оправдано только в том случае, если был выдан коносамент в собственном смысле слова, однако это положение по меньшей мере заходило бы слишком далеко в отношении какого-либо другого документа, лишь «подтверждающего договор перевозки». Тем не менее, мы считаем, что по этим причинам должна быть исключена не только ссылка на «другой документ, подтверждающий договор», но и это положение в целом. Если необходимо сохранить подобную ссылку на какие-либо документы, то, возможно, будет приемлемой ссылка на документы, подтверждающие получение груза.

Пункт 4

Было бы желательно дать определение термина «чартер-партия». Это не обязательно делать в контексте определений, содержащихся в статье 1; такое определение может быть включено в первую фразу постановляющей части пункта 4 статьи 2. Мы предлагаем следующую формулировку первой фразы пункта 4 статьи 2:

«Положения настоящей Конвенции не применяются к договорам, по которым перевозчик берет на себя обязательство предоставить полностью или частично грузоподъемность определенного судна на определенный срок (таймчартер) или для одного или нескольких отдельных рейсов (рейсовый чартер) в распоряжение грузоотправителя».

Статья 5

Пункт 1

Предлагаемое изменение существующего освобождения перевозчика от ответственности за навигационную ошибку и пожар имеет преимущество более полного соответствия общим принципам договорной ответственности в гражданском праве в целом и в нормах права в области других средств транспорта в частности. Однако по причинам, которые были отмечены ранее другими правительствами, необходимо очень внимательно рассмотреть вопрос о том, не приведет ли данное изменение к повышению общей стоимости перевозок.

Бо́льшая ответственность перевозчика предполагает большее и, следовательно, более дорогостоящее страхование ответственности со стороны перевозчика, которое опять же неизбежно приведет к повышению фрахтовых ставок для грузоотправителя, не сопровождающемуся соответствующим понижением его страховых премий по страхованию грузов. Вызывает сомнение, сможет ли страховщик груза, чьи услуги по различным причинам будут нужны также и в будущем, путем предъявления регрессного требования получить от перевозчика или его страховщика такие суммы, которые позволят ему снизить свои страховые премии в соответствии с повышением стоимости страхования ответственности.

В этом контексте определенный интерес может представить тот факт, что в Федеративной Республике Германии не только ассоциации перевозчиков, но и ассоциации грузоотправителей выступают за сохранение существующего правового положения, поскольку они испытывают сильные опасения относительно того, что в случае принятия предлагаемого изменения, установленного нормами права распределения рисков, повысится общая стоимость перевозок. Они утверждают, что страхование ответственности по своей сущности более дорогостоящее, чем страхование грузов, и что грузоотправитель в принципе более заинтересован в получении возмещения ущерба от своего собственного страховщика, чем от страховщика кого-либо другого. Такого рода обсуждение имело место в связи с работой по подготовке проекта конвенции о смешанных перевозках. Кроме того, при этом некоторые страны в качестве причины для уменьшения ответственности перевозчика указывали на то, что страхование груза не только является более экономичной формой страхования от транспортных рисков, но в то же время предоставляет грузоотправителю возможность производить страхование в своей стране, что не только является для него преимуществом получения возмещения ущерба без таких осложнений, как проблемы предъявления иска и обеспечения исполнения решений в других странах, но и может представлять собой определенный интерес для некоторых государств, поскольку страхование грузов может быть осуществлено их страховыми компаниями, в то время как страхование ответственности осуществляется лишь в нескольких прибрежных государствах.

По этим причинам федеральное правительство считает необходимым очень тщательно обсудить возможные экономические последствия принятия предлагаемого изменения, поскольку новая конвенция не должна в конечном счете привести к повышению транспортных расходов, в особенности учитывая нынешнее состояние мировой торговли. Это противоречило бы той идее, на которой основывается предложение ЮНСИТРАЛ об изучении Гаагских правил с целью произвести их пересмотр, в частности, для улучшения распределения рисков. По нашему мнению, улучшенное распределение рисков не может быть таким распределением, которое приведет к повышению общей стоимости перевозки, расходы по которой в конечном счете будет нести грузоотправитель. Как и другие экспортирующие и

импортирующие страны, Федеративная Республика Германии жизненно заинтересована в поддержании фрахтовых ставок на умеренном уровне.

Новое исследование в области страхования морских грузов, недавно проведенное Секретариатом ЮНКТАД (TD/B/C.3/120), среди прочего, послужит в качестве ценной основы для обсуждения этой проблемы.

Статья 5

Пункт 7

Это положение должно быть исключено. Тот простой факт, что кто-либо другой совершил оплошность или проявил небрежность в связи с тем же ущербом, который был причинен самим перевозчиком, не должен освобождать последнего от ответственности. Решение по вопросу о взаимосвязи исков, которые грузоотправитель может возбудить против перевозчика и других лиц, должно приниматься в соответствии с общими нормами гражданского права. В случае столкновения судов, что очень важно, пропорциональное распределение, предусмотренное в пункте 7 статьи 5, уже установлено в Конвенции о столкновениях судов 1910 года [1]. В других случаях этот вопрос следует решать в соответствии с конкретными конвенциями или национальным законодательством, которые в таких случаях могут предусматривать совместную или раздельную ответственность соответствующих двух лиц.

Статья 6

Федеративная Республика Германии поддерживает альтернативу D, вариант X. Это предпочтение основывается на предположении, что сумма ограничения ответственности по весу не будет намного большей, чем сумма, предусмотренная в Правилах Висби (то есть 30 франков Пуанкаре). Альтернатива A, которую мы в принципе предпочли бы альтернативе D вследствие ее простоты, может быть выбрана лишь в случае намного большего ограничения ответственности, основанного на весе, поскольку упомянутая сумма не дает разумных шансов на получение возмещения нанесенного грузу ущерба выше средней стоимости насыпного груза. Поэтому мы считаем, что принятие решения о системе ограничения ответственности возможно лишь после принятия окончательного решения относительно суммы, по крайней мере относительно приблизительного уровня ограничения ответственности, основанного на весе. В связи с этим Федеративная Республика Германии считает достаточным применение цифр, определенных в Правилах Висби, возможно, с некоторым увеличением. Однако, поскольку представляется маловероятным, чтобы ЮНСИТРАЛ на своей предстоящей сессии приняла решение по этим цифрам и поскольку в любом случае необходимо обсудить этот центральный вопрос на дипломатической конференции, предлагаемые разные альтернативы должны быть представлены на рассмотрение самой дипломатической конференции. Поэтому мы предлагаем, чтобы в данном проекте были сохранены разные альтернативы.

Пункты, относящиеся ко всем альтернативам

Суммы должны быть установлены не во франках Пуанкаре, а в специальных правах заимствования МВФ. Такого рода подход принят в Монреальском протоколе 1975 года к Варшавской конвенции.

Статья 15

Пункт 1 a

Данный проект требует указывать в коносаменте «число мест или предметов *и* вес груза». Мы предлагаем предусмотреть здесь в соответствии с пунктом 3 *b* статьи 3 Гаагских правил лишь один из этих двух элементов, то есть число мест или предметов *или* вес груза. Данный проект должен требовать от перевозчика в тех частых случаях, когда он не имеет разумной возможности проверить вес груза, в частности вследствие быстрой погрузки и разгрузки судов, либо не указывать в коносаменте вес груза, либо делать в нем соответствующую специальную отметку, указывающую на основания отсутствия разумных средств проверки (статья 16). Такое правило противоречило бы не только нормальному положению в порту погрузки, но и, более того, экономическим интересам грузоотправителя. При существующем правовом положении грузоотправитель добивается упоминания в коносаменте веса своего груза, который он указывает сам, даже если при этом делается общая оговорка о неосведомленности. Эта оговорка не превращает данный коносамент в нечистый, с точки зрения банковской практики, в отношении аккредитива. Положение может измениться в том случае, если коносамент либо вообще не будет содержать никакого указания на вес груза, либо будет содержать ограниченную оговорку в отношении такого указания.

Статья 21

Пункт 2 a, *вторая фраза*

Это положение, по-видимому, не соответствует Брюссельской конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда [2]. Кроме того, перенос иска, предъявленного в одной стране, под юрисдикцию другой страны будет трудно осуществлять на практике, учитывая нынешнее состояние унификации норм процессуального права. Данная фраза, следовательно, должна быть исключена.

[1] Международная конвенция для унификации некоторых правил относительно столкновения судов, Брюссель, 23 сентября 1910 года.

[2] Международная конвенция относительно наложения ареста на морские суда, Брюссель, 10 мая 1952 года.

ФИДЖИ

[*Подлинный текст на английском языке*]

Статья 6

Пункт 1, альтернативы A — E

Альтернатива A является наиболее приемлемой, и единицей веса (или измерения) должна быть та, на основании которой взимается стоимость фрахта. Если не будет применяться этот критерий, могут легко возникать споры.

Пункт 2

Перевод франка в национальную валюту должен основываться на курсе, действующем во время потери,— это отражает стоимость потерянного в это время груза. Последующие задержки с обращением к арбитражному разбирательству могут привести к значительному различию в величине подобной стоимости. Кроме того, вследствие колебаний цены на золото предлагается сделать ссылку на специальные права заимствования как на более стабильную систему, вместо использования золотых франков.

Статья 15

Пункт 1 f

Добавить слова «и место» после слова «дата».

Статья 19

Пункты 1 и 2

Пункт 1 статьи 19, как представляется, противоречит пункту 2. Следует более ясно указать, что уведомление в письменной форме о порче или потере должно представляться не позднее 10 дней после принятия груза грузополучателем. Очень важно, чтобы ответственность перевозчика сохранялась до принятия груза грузополучателем, за исключением особо упомянутого случая, и в этом случае грузополучатель обязан уполномочить Управление портов Фиджи или другое лицо принять от его имени поставленный перевозчиком груз, а значит и материальную ответственность за него.

ФИЛИППИНЫ [1]

[*Подлинный текст на английском языке*]

Статья 1

Пункт 1

Выражение «перевозчик» означает не только «перевозчик по договору», но и «фактический перевозчик», определение которого дается в пункте 2; отсюда следует, что его нужно опустить как относящееся только к определению «перевозчик по договору». Возможно, было бы целесообразно дать определение «перевозчик», помимо определения «перевозчик по договору» и «фактический перевозчик». Если давать определение «перевозчик», то он может быть определен как «ЛИЦО, КОТОРОЕ ЗА ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ СОГЛАШАЕТСЯ ВЗЯТЬ НА СЕБЯ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ МОРЕМ».

Пункт 3

«Грузополучателем» является не только любое лицо, «уполномоченное принять груз», поскольку это определение включает в себя принятие груза по постановлению любой законной власти, например шерифом на основании судебного приказа; смысл же этого определения следует свести к лицу, назначенному для принятия груза *в соответствии с условиями договора или коносамента*, независимо от того, подлежит ли данный груз доставке указанному лицу, приказу или предъявителю [2].

Пункт 4

При определении какого-либо термина нежелательно пользоваться этим же термином. Вместо термина «груз» следует употребить выражение «ПРЕДМЕТ ТОРГОВЛИ ИЛИ ТОВАР». Слова «если они предоставлены грузоотправителем» следует опустить, поскольку вопрос о том, кто предоставил упаковку, представляется не столь существенным, чтобы считать ее частью самого товара [3].

Пункт 5

Слова «в который должен быть доставлен груз» следует опустить, поскольку перевозка груза морем из одного порта в другой необязательно связана с обязанностью доставлять его грузополучателю или кому бы то ни было в другом порту. Это имеет место в случае перевозки грузов по морю для целей простого показа или демонстрации.

Вместо выражения «фрахт» следует употребить выражение «стоимость фрахтования», если имеется в виду цена перевозки грузов или взятого «фрахта».

Пункт 6

Слова «предъявителю этого документа» следует опустить, поскольку при потере коносамента

[1] В случае отдельных замечаний правительства Филиппин, предлагающего поправки к тексту проекта конвенции, эти предложенные поправки полностью приводятся в тексте проекта конвенции, включающего эти поправки, представленные правительством Филиппин вместе с его замечаниями. В этих случаях текст, включающий поправки, приводится ниже в форме подстрочных примечаний. В таких подстрочных примечаниях так же, как и в тексте, слова, данные прописными буквами, указывают на предложенные добавления к тексту, а слова, заключенные в скобки, указывают на предложенные исключения из текста.

[2] «Грузополучатель» означает лицо, КОТОРОЕ, СОГЛАСНО УСЛОВИЯМ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ИЛИ КОНОСАМЕНТА, уполномочено принять груз» (пункт 3 с поправкой).

[3] «Груз» означает любой вид [грузов] ПРЕДМЕТОВ ТОРГОВЛИ ИЛИ ТОВАРОВ, включая живых животных; в тех случаях когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете, предназначенном для перевозки, или когда они упакованы, «груз» включает этот предмет, предназначенный для перевозки, или упаковку [если они предоставлены грузоотправителем]» (пункт 4 с поправками).

или аналогичного ему документа, выданного грузоотправителю или грузополучателю, доставку груза грузополучателю можно осуществить, потребовав от грузополучателя подписания расписки, удостоверяющей доставку груза, и/или предоставив закладную, с тем чтобы гарантировать перевозчика на случай неправильной доставки. «Предъявление» коносамента не должно быть главной его особенностью, а должно служить подтверждением договора перевозки грузов[4].

Замечания по статье 1

Не следует ли включить в статью 1 также и определение термина «фрахтователь» и указать, включается ли оно в термин «перевозчик»? Следует отметить, что хотя в пункте 4 статьи 2 указывается, что положения настоящей конвенции не применяются к чартер-партиям, в том же пункте также предусматривается, что, «если коносамент выписывается *во исполнение чартер-партии,* положения Конвенции ПРИМЕНЯЮТСЯ к такому коносаменту в части, регулирующей отношения между перевозчиком и держателем коносамента». Если термин «фрахтователь» также будет определен в статье 2, предлагается согласовать это определение с соответствующим определением, если оно будет дано в проекте международного законодательства по морским перевозкам. В случае отсутствия в проекте подобного определения предлагается определить «фрахтователя» как ЛИЦО, НАНИМАЮЩЕЕ ИЛИ ПРИОБРЕТАЮЩЕЕ В ПОЛЬЗОВАНИЕ СУДНО ИЛИ КОРАБЛЬ ИЛИ ИХ ЧАСТЬ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ МОРЕМ ИЗ ОДНОГО ПОРТА В ДРУГОЙ С УПЛАТОЙ СТОИМОСТИ ФРАХТОВАНИЯ НА СВОЙ СЧЕТ ИЛИ НА СЧЕТ ДРУГИХ.

Статья 2

Пункт 1

Слово «двух» следует опустить, поскольку перевозка грузов может осуществляться в порты, находящиеся более чем в двух государствах.

Статья 4

Заголовок

В заголовке статьи 4 слово «responsibility» должно быть заменено словом «liability», чтобы привести его в соответствие с общим заголовком части II, в которую входит эта статья.

Статья 5

Пункт 4

Согласно проекту конвенции, перевозчик несет ответственность за потери, вызванные пожаром, если истец докажет, что пожар возник в результате небрежности со стороны перевозчика; в соответствии с предлагаемой поправкой он будет нести ответственность в том случае, если не сможет доказать, что он или его агенты предприняли все усилия для предотвращения пожара. По филиппинским законам обычные перевозчики обязаны нести чрезвычайную ответственность, что означает, что они считаются ответственными, если не будет доказано обратное[5].

Статья 6

Пункт 1

По филиппинским законам все содержащиеся в статье 6 проекта конвенции альтернативные положения, устанавливающие ответственность перевозчика в пределах определенной суммы без каких-либо условий и без согласия грузоотправителя или грузополучателя, являются *недействительными* как противоречащие государственной политике. Так, по рассмотренному на Филиппинах делу «Хикок против Мэкондрей энд К°» (Сборник судебных решений Филиппин, том 42, стр. 205) Верховный суд Филиппин вынес следующее решение: «В коносаменте часто делаются три вида оговорок: *a*) оговорка, избавляющая перевозчика от любой и всей ответственности за потерю или повреждение грузов, вызванные его собственной небрежностью; *b*) оговорка, предусматривающая *безоговорочное ограничение* подобной ответственности взаимно согласованной суммой; *c*) оговорка, ограничивающая ответственность перевозчика взаимно согласованной суммой при условии, если грузоотправитель не объявит о повышении стоимости и не уплатит более высокую фрахтовую ставку. Первая и вторая оговорки *недействительны,* как противоречащие государственной политике; третья — действительна и подлежит приведению в исполнение». Все «альтернативы» статьи 6 проекта конвенции относятся ко второму роду вышеназванных оговорок и по филиппинским законам недействительны.

Поэтому мы предлагаем следующий текст статьи 6:

«Ответственность перевозчика в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за один килограмм веса брутто потерянного или поврежденного груза или, в случае просрочки, суммой, не превышающей уплаченной или подлежащей уплате (двойной) стоимости фрахтования, если грузоотправитель не объявит о повышении стоимости и не уплатит более высокую ставку стоимости фрахтования на основе объявленной стоимости».

[4] «„Коносамент" означает документ, подтверждающий договор перевозки грузов морем и принятие или погрузку грузов перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов [предъявителю этого документа] ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЮ. Положение данного документа, предусматривающее, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица или приказу или предъявителю, представляет собой подобное обязательство (пункт 6 с поправками).

[5] «В случае пожара перевозчик несет ответственность [при условии, что истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов], ЕСЛИ ОН НЕ ДОКАЖЕТ, ЧТО ОН, ЕГО СЛУЖАЩИЕ ИЛИ АГЕНТЫ ПРИНЯЛИ ВСЕ НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ПОЖАРА» (пункт 4 с поправками).

Это предполагаемое положение соответствует законам и судебной практике Филиппин. В случае же, если оно неприемлемо для Рабочей группы, предлагается принять пункт 5 статьи IV Брюссельской конвенции 1924 года, который гласит:

«В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую 100 фунтов стерлингов на одно место или на одну единицу груза, или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент».

В действующем в настоящее время Торговом кодексе Филиппин (статья 372) предусматривается: «Цена груза, которую перевозчик обязан выплатить в случае его потери или неправильной погрузки, устанавливается в соответствии с тем, что указывается в коносаменте, причем со стороны грузоотправителя не принимаются никакие доказательства того, что среди объявленного груза находились предметы большей стоимости и деньги».

В действующем в настоящее время Гражданском кодексе Филиппин (статья 2226) также предусматривается: «Заранее оцененными убытками являются *согласованные сторонами в договоре убытки*, подлежащие выплате в случае его нарушения». Установленные или заранее оцененные убытки, *взимаемые согласно закону* (или проекту конвенции), не могут рассматриваться как *согласованные* сторонами.

Пункты, применимые ко всем альтернативам

Положения об эквиваленте в один франк (или, в зависимости от обстоятельств, фунт стерлингов) и его переводе в национальную валюту государства, рассматривающего данное дело, могут быть сохранены в том виде, в каком они приводятся в проекте конвенции.

Статья 13

Пункт 2

В целях согласования положения пункта 2 с пунктом 1 следует включить слова «и меры предосторожности, которые следует принять» [6].

Пункт 3

То же, что и выше. Предлагается также включить перед словом «опасным» слово «фактически», с тем чтобы до того, как перевозчик получит разрешение на выгрузку, уничтожение или обезвреживание груза, признанного им опасным, его «фактическая» опасность была налицо. Перевозчику с самого начала известен «опасный» груз; поэтому для того, чтобы разрешить перевозчику выгрузить, уничтожить или обезвредить этот груз, он должен *впоследствии* оказаться представляющим «фактическую» опасность для судна и груза; в противном случае подобное положение даст возможность перевозчику действовать произвольно или неблагоразумно [7].

Статья 15

Пункт 1 j

Должна признаваться также подпись путем факсимиле и т. д., если это допускается *обычаем* [8].

Пункт 1 k

Слово «фрахт» следует заменить словами «стоимость фрахтования», поскольку «фрахт» обычно означает перевозимый груз, в то время как «стоимость фрахтования» означает стоимость перевозки «фрахта».

Пункт 1 l

Пункт 1 *l* можно опустить, поскольку он представляет собой лишь повторение пункта 3 статьи 23. В случае исключения пункта 1 *l* предлагаемый пункт 1 *m* может стать пунктом 1 *l*.

Пункт 1 m

Следует добавить новый подпункт *m* «Счет-фактура или предполагаемая стоимость груза». Это важно для того, чтобы добиться соответствия с предлагаемой поправкой к статье 6, согласно которой ответственность перевозчика в случае полной утери груза ограничивается стоимостью, указанной грузоотправителем в коносаменте.

Пункт 3

Хотя отсутствие каких-либо необходимых данных в коносаменте не может повлиять на его действительность, все же, чтобы обязать перевозчика выдавать коносамент, включающий все необходимые данные, следует предусмотреть какое-нибудь наказание для перевозчика за то, что он не включил необходимых данных; то есть в случае потери груза он не будет пользоваться предусмотренным

[6] «Опасные грузы могут быть в любое время выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком, как того требуют обстоятельства, без выплаты им компенсации в тех случаях, когда он их принял, не зная об их природе и характере И О МЕРАХ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРИНЯТЬ. В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их природе и характере И О МЕРАХ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРИНЯТЬ, грузоотправитель несет ответственность за весь ущерб и все расходы, прямо или косвенно, вытекающие из такой отправки или являющиеся ее результатом» (пункт 2 с поправками).

[7] «Тем не менее, если такой опасный груз, перевозимый при осведомленности о его природе и характере и МЕРАХ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРИНЯТЬ, становится ФАКТИЧЕСКИ опасным для судна или груза, то он может быть таким же образом выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком, как этого требуют обстоятельства, без выплаты компенсации, за исключением общей аварии, если таковая имела место» (пункт 3 с поправками).

[8] «Подпись перевозчика или лица, действующего от его имени; подпись может быть поставлена от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа в виде символа или с помощью любых механических или электрических средств, если это допускается законом или ОБЫЧАЕМ страны, выдавшей коносамент» [пункт 1 *j* с поправкой].

в статье 6 правом на ограниченную ответственность [9].

Статья 16

Пункт 4

По причинам, уже изложенным в замечаниях к статье 15, слово «фрахт» следует заменить словами *«стоимость фрахтования»*.

Статья 21

Пункт 3

Последнее предложение пункта 3 следует опустить, поскольку оно может привести к вынесению различными судами договаривающих государств противоречащих решений. Суд, первым получающий юрисдикцию в отношении дела, должен иметь полномочия предусматривать предварительные или защитительные меры.

Статья 25

Пункт 1

Этот пункт следует опустить как противоречащий положениям статьи 23 настоящего проекта конвенции. В случае перевозки грузов морем из одного порта в другой порт, находящийся в другом государстве, положения настоящей конвенции применяются исключительно для того, чтобы избежать коллизии между применяемыми нормами права.

Или же вышеупомянутый пункт 1 можно оставить, если добавить слова «не противоречащих положениям настоящей Конвенции», с тем чтобы пункт 1 гласил:

«1. Настоящая Конвенция не влияет на права и обязанности перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, предусмотренные в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов, НЕ ПРОТИВОРЕЧАЩИХ ПОЛОЖЕНИЯМ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ».

ФИНЛЯНДИЯ

[*Подлинный текст на английском языке*]

A. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Изучив проект конвенции о морской перевозке грузов, принятый Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, соответствующие органы Финляндии рассматривают проект как значительно улучшающий международное законодательство в области морских перевозок. Структура проекта конвенции, а также большинство его положений приемлемы для Финляндии, и поэтому проект явится хорошей основой для дальнейших обсуждений.

Рабочая группа решила, что документ должен представлять собой новую конвенцию. Финляндия с этим полностью согласна. Однако следует подчеркнуть нежелательность того, чтобы конвенция о морской перевозке грузов существовала параллельно со старыми Гаагскими правилами [1]. Необходимо поэтому принять все меры к тому, чтобы новая конвенция была приемлема для как можно большего числа государств, с тем чтобы эта конвенция заменила Гаагские правила [1]. В этой связи Финляндия считает, что компромиссные решения, содержащиеся в проекте, представляют собой большую ценность.

B. ЗАМЕЧАНИЯ ПО НЕКОТОРЫМ КОНКРЕТНЫМ ВОПРОСАМ

Сфера применения нового проекта конвенции

Статья 1, пункт 5, и статья 4, пункт 2

Сфера применения правил, регулирующих морскую перевозку грузов, изменится, если проект в конечном итоге будет принят. Во-первых, расширение сферы применения произойдет вследствие того, что проект охватывает также те случаи, когда не используется коносамент (статья 1, пункт 5). Во-вторых, период ответственности перевозчика является более длительным, чем раньше: он начинается с момента принятия им груза и заканчивается его сдачей (статья 4, пункт 2). Финские органы считают оба эти изменения полезными.

Ответственность перевозчика

Статья 5

Наиболее важное изменение в проекте по сравнению с существующими правилами касается ответственности перевозчика. Вполне возможно, что преимущества проекта конвенции будут оцениваться в свете этих положений. Проект основан на презумпции вины со стороны перевозчика, и в него не включены какие-либо средства защиты в связи с ошибкой в навигации (статья 5, пункт 1). Перевозчик несет также ответственность в случае пожара, если истец докажет наличие вины или упущения со стороны перевозчика (статья 5, пункт 4). Таким образом, в проекте некоторые риски снимаются с грузоотправителя и перекладываются на перевозчика, что, по крайней мере с точки зрения непрофессионального грузоотправителя, является преимуществом. В целом положения проекта представляются приемлемыми в качестве компромиссного решения. Однако финские органы хотели бы выразить тревогу в связи с одним из аспектов возложения на перевозчика большего бремени. При перевозке груза морем из одной страны в другую грузы, как правило, страхуются грузоотправителем. Перенос риска с грузоотправителя на перевозчика означает на практике, что окончательный риск ложится на страхование ответственности пере-

[9] «Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на законность коносамента [...], НО ЛИШАЕТ ПЕРЕВОЗЧИКА ПРАВА НА ПРИВИЛЕГИИ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ В СТАТЬЕ 6» (пункт 3 с поправкой).

[1] Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

возчика перед третьими лицами, а не на страхование груза, что делается в настоящее время. Это, конечно, может увеличить число исков о возмещении, предъявляемых страховщиками грузов страховщикам ответственности перед третьими лицами, но основной проблемой для Финляндии является тот факт, что в ней не существует системы страхования ответственности перед третьими лицами и, таким образом, бóльшая часть страховых премий при перевозке грузов морем будет выплачиваться иностранным страховщикам.

Пределы ответственности перевозчика

Статья 6

Среди различных систем ответственности, содержащихся в статье 6, Финляндия предпочла бы альтернативу А за ее простоту. Ограничение, основанное на грузовом месте, может привести к неожиданным результатам. Поскольку по-прежнему будут существовать значительные потребности в морском страховании, проблемы, связанные с легкими, но ценными грузами, могут быть решены путем страхования, и поэтому их нет необходимости особо тщательно оговаривать в положениях об ответственности перевозчика. В противном случае финские органы считают пределы, установленные в Брюсселе в 1968 году[2], достаточными.

Финляндия, однако, хотела бы представить для пересмотра вопрос о единице измерения ответственности. В статье 6 такой единицей является золотой франк, но, учитывая проблемы, связанные с этой единицей, по-видимому, целесообразно изучить, какие возможности может дать в этой связи замена золотого франка специальными правами заимствования (СПЗ) Международного валютного фонда.

Перевозка живых животных

Статья 1, пункт 4, и статья 5, пункт 5

Финские органы хотели бы сохранить свою позицию в вопросе перевозки живых животных. Было полезно пересмотреть вопрос о том, следует ли включить их в определение «груз» (статья 1, пункт 4).

Перевозка опасных грузов

Статья 13

Финляндия хотела бы подчеркнуть, что в соответствии с правилами ИМКО грузоотправитель всегда обязан маркировать опасные грузы как таковые. Это может быть принято во внимание при редактировании окончательного текста пункта 1 статьи 13.

Сроки предъявлений претензий и исков

Статья 19

В случае явной потери или повреждения груза грузополучатель должен немедленно уведомить об этом перевозчика (статья 19, пункт 1). Если потери или повреждения являются скрытыми, грузополучатель должен уведомить перевозчика о такой потере или повреждении груза в течение 10 дней (статья 19, пункт 2). Финские органы считают, что эти сроки могут быть недостаточными, в то время как срок в 21 день, указанный в пункте 5 той же статьи, видимо, дает достаточную гарантию грузополучателю в случае задержки в поставке груза.

Юрисдикция

Статья 21

В статье 21 юрисдикция ограничивается лишь договаривающимися государствами. Это может вызвать трудности, в особенности сразу же после вступления конвенции в силу, когда число договаривающихся государств будет относительно небольшим. Не совсем понятно, каким образом может быть передан иск из одного суда в другой в соответствии с пунктом 2 *a* статьи 21. Финские органы полагают, что такая передача иска не должна влиять на сроки предъявления исков.

ФРАНЦИЯ

[*Подлинный текст на французском языке*]

Статья 1

a) *Пункты 1 и 2*

Формулировку пункта 1 можно было бы упростить, руководствуясь формулировкой Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и багажа от 13 декабря 1974 года. При определении перевозчика в пункт 1 нет смысла вводить понятие перевозчика по договору, которого нет в Афинской конвенции. В крайнем случае можно было бы в пункте 2, содержащем определение фактического перевозчика, называть перевозчика (в отличие от фактического перевозчика) перевозчиком по договору. Однако наилучшим решением было бы последовать Афинской конвенции и употребить лишь понятие «перевозчик»:

Пункт 1. «Перевозчик» означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор о морской перевозке грузов, независимо от того, осуществляется ли перевозка в действительности перевозчиком или фактическим перевозчиком.

Пункт 2. «Фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчик поручил полностью или частично исполнить договор перевозки грузов.

b) *Пункт 3*

Определение грузополучателя должно быть дополнено: оно по существу является очень неточным, поскольку не известно, в силу чего или

[2] Статья 2 Протокола о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года.

в каком качестве лицо уполномочено принять груз. Предлагаемый ниже текст основан на более точных положениях французского законодательства (статья 49 декрета 66-1078 от 31 декабря 1966 года о договоре фрахтования и договоре морской перевозки):

Пункт 3. «Грузополучатель» означает лицо, уполномоченное принять груз в соответствии с договором перевозки; таковыми являются: лицо, имя которого указано в именном коносаменте; лицо, представляющее коносамент при прибытии грузов в случае коносамента на предъявителя; последний индоссат в случае ордерного коносамента.

c) *Пункт 5*

Представляется необходимым дополнить определение договора перевозки, в котором упоминаются лишь грузоотправитель и перевозчик. Грузополучатель должен иметь право ссылаться на договор перевозки, стороной в котором он не является; при отсутствии коносамента, являющегося товарораспорядительным документом, грузополучатель не сможет осуществить права грузоотправителя, за исключением тех случаев, когда он может обратиться к положениям признанного в качестве применимого национального законодательства, наделяющего его этим правом; однако не во всех национальных законодательствах существует подобное положение или такой юридический механизм, как оговорка в отношении третьих лиц, позволяющая признавать за грузополучателем возможность осуществления прав грузоотправителя. Для того чтобы избежать обращения к национальному законодательству, во всяком случае желательно уточнить, если в международной конвенции дается определение договора перевозки, устанавливающего права грузоотправителя и перевозчика, что из этого договора вытекают также и права грузополучателя; подобное уточнение становится необходимым при отсутствии коносамента. Кроме того, следует также уточнить, что в силу договора перевозки перевозчик получает право предъявлять грузополучателю иски, вытекающие из этого договора, в частности об уплате фрахта. В этой связи необходимо дополнить определение, содержащееся в проекте, следующим образом:

Пункт 5. ...В силу этого договора грузополучатель может осуществлять права грузоотправителя и нести его обязанности.

Статья 2

a) *Пункт 1*

На французском языке в стилистическом отношении было бы лучше опустить приводимое в конце каждого пункта слово «ou», являющееся переводом с английского текста, и добавить перед перечислением слово «soit» (...«lorsque, soit:»).

b) *Пункт 4*

Формулировка этого пункта дает основания опасаться, что с помощью передаточного индоссамента в пользу уполномоченного агента грузоотправителя положения чартер-партии могут после выдачи коносамента быть признаны неоспоримыми; держателем коносамента не должен быть грузоотправитель или один из его представителей. Таким образом, очевидно, было бы предпочтительнее заменить выражение «держатель коносамента» выражением «третье лицо, являющееся добросовестным держателем».

Статья 5

Пункт 4

Это положение, касающееся пожара, является единственным оставшимся положением из 17 случаев освобождения от ответственности, указанных в пункте 2 статьи 4 Конвенции 1924 года, которые были опущены в проекте ЮНСИТРАЛ. Оно неудовлетворительно и нарушает новую систему ответственности, основанную на общей презумпции вины перевозчика: оно не имеет равнозначных положений в других международных конвенциях о перевозках. Предлагаемая система совершенно неблагоприятна для грузоотправителя, который практически будет не в состоянии установить вину или небрежность перевозчика, его служащих или агентов.

Это положение является результатом политического компромисса и с чисто юридической точки зрения не может быть оправдано и должно быть опущено.

Можно было бы добиться более справедливого компромисса на той же основе, но с возложением на перевозчика обязанности доказать, что судно располагало надлежащими средствами предупреждения пожара и что были приняты все меры с целью избежать его или уменьшить его последствия. В таком случае можно было бы сохранить это положение в следующей формулировке:

Пункт 4. В случае пожара перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что судно располагало надлежащими средствами его предупреждения и что в ходе пожара он сам, его служащие или агенты приняли все разумные меры, с тем чтобы его избежать или уменьшить его последствия, если только истец не докажет вину или небрежность перевозчика, его агентов или служащих.

Статья 6

Двойной метод ограничения ответственности перевозки на основе грузовых мест или единиц отгрузки и на основе веса, аналогичный применяемому в Протоколе 1968 года, представляется более удовлетворительным, чем система расчета ограничения лишь на основе веса (альтернативы A и B). В рамках этой системы представляется предпочтительным сохранить особое ограничение в отношении задержки с поставкой, исчисленное

исходя из суммы фрахта, а не исчислять ограничение ответственности за задержку на той же основе, что и в случае потери или повреждения (альтернатива С). Таким образом, можно было бы сохранить альтернативу D с вариантом X; следовательно, нужно отказаться, с одной стороны, от варианта Y, в котором в отношении ответственности за задержку предусматривается сумма, отличающаяся от суммы, предусмотренной для ответственности за потерю или повреждение, но изменяющаяся в зависимости от ограничения на основе грузового места или на основе веса, и, с другой стороны, от альтернативы Е, в которой при сохранении двойной системы предусматривается, что ограничение ответственности, основанное на грузовом месте или другой единице отгрузки, не применяется в том случае, если для объединения грузов используется контейнер или паллет. В отличие от этого в альтернативе D сохраняется положение Протокола 1968 года, согласно которому в этом случае любое грузовое место или единица отгрузки, перечисленные в коносаменте, будут считаться грузовым местом или единицей отгрузки.

Тем не менее, если окажется, что явное большинство выступает за систему ограничения лишь на основе веса, которая применяется в других международных конвенциях о перевозках, то это не вызовет серьезных возражений. Двойная система является предпочтительной, потому что она отражает установленный Протоколом 1968 года компромисс между нынешней системой Конвенции 1924 года, исчисляющей ответственность лишь на основе грузового места или единицы отгрузки, и системой исчисления на основе веса, применяемой в отношении других способов перевозки. Если будет решено сохранить систему исчисления лишь на основе веса, следует избрать альтернативу В, поскольку она предусматривает особое ограничение в случае задержки, исчисляемое исходя из суммы фрахта (или двойной суммы фрахта).

Статья 7

Что касается редакции, то в третьей строке пункта 1 во французском тексте следует опустить «d» перед словами «un retard à la livraison».

Статья 8

В проекте предусматривается отказ в праве на ограничение ответственности в случае намеренной вины или небрежности одного лишь перевозчика, проявившего безответственность или понимавшего, что такой ущерб, вероятно, возник бы. Критерий вины, который взят из Гаагского протокола 1925 года, изменившего Варшавскую конвенцию о воздушных перевозках, и который широко признается в других международных транспортных конвенциях, не вызывает возражений. Уже в Протоколе о коносаментах 1968 года (хотя Конвенция 1924 года не содержит каких-либо положений по этому вопросу) предусматривается случай намеренной вины или небрежности служащего или агента, но лишь в том случае, когда встает вопрос о его ответственности; случай такой же вины перевозчика в нем не предусмотрен. В настоящий проект включено то же положение и, кроме того, предусматривается, что аналогичная вина самого перевозчика лишает его права на освобождение от ответственности. Однако в то же время в ней, в отличие от права воздушных перевозок, не предусматривается, что перевозчик имеет права на ограничение ответственности в случае намеренной вины или небрежности его самого или служащих или агентов.

При отсутствии подобного уточнения, которое представляется необходимым, вина перевозчика в результате намеренных или неосторожных действий становится в значительной мере теоретической. В самом деле, согласно положениям проекта, в случае установления такой вины может быть сделана попытка установить ответственность служащего или агента, и последний не сможет сослаться на освобождение от ответственности; с другой стороны, перевозчик в подобном случае будет безусловно нести ответственность за вину своего служащего или агента, но сможет воспользоваться ограничением ответственности. Это положение является совершенно неудовлетворительным, и предлагается его исправить, используя следующее положение, взятое из воздушного права:

Добавить после слова «перевозчик» слова «или его служащие или агенты, действующие во исполнение своих обязанностей».

Статья 10

Статья в целом

В соответствии с замечаниями по статье 1 относительно определения понятия «перевозчик» в этой статье, а также в ее заглавии следует опустить слова «по договору».

Пункт 3

Положения этого пункта вызывают некоторые возражения. Любое соглашение между грузоотправителем и перевозчиком, возлагающее обязательства, не предусмотренные в конвенции, или увеличивающее ответственность перевозчика, должно сохранить свое действие, даже если перевозка осуществляется фактическим перевозчиком. Можно было бы считать, что фактический перевозчик связан с грузоотправителем обязательствами, взятыми на себя по договору перевозчиком, который должен довести эти обязательства до его сведения, требуя от него осуществления перевозки; в случае если он это не сделает, фактический перевозчик тем не менее будет нести ответственность перед грузоотправителем, но сможет предъявить иск к перевозчику. В самом деле, грузоотправитель заключил договор перевозки с перевозчиком, и для последнего было бы слишком легко не исполнить свои обязательства по договору сверх тех обязательств, которые налагаются конвенцией, перепоручив осуществление

перевозки фактическому перевозчику, не давшему прямого согласия выполнять эти обязательства. Подобное решение, действенным образом защищающее грузоотправителя, тем не менее было бы строгим в отношении фактического перевозчика.

Кроме того, можно было бы, в случаях когда фактический перевозчик отказывается от выполнения дополнительных обязательств, взятых на себя перевозчиком, прямо предусмотреть, что последний будет по-прежнему нести личную ответственность за выполнение этих обязательств в отношении грузоотправителя и не сможет тогда ссылаться на освобождение от ответственности.

С этой целью в пункте 3 следует добавить следующее предложение:

«3. ...перевозчик будет тем не менее по-прежнему связан обязательствами или отказом, вытекающими из такого специального соглашения, невыполнение которого будет рассматриваться как действие или бездействие перевозчика по смыслу статьи 8».

Статья 11

Статья в целом

То же замечание, что и по предыдущей статье относительно опущения слов «по договору».

Пункт 2

Положение пункта 2 совершенно неприемлемо. Позволяя перевозчику снять с себя ответственность за любой ущерб, причиненный в течение того времени, когда перевозка осуществлялась фактическим перевозчиком, этот пункт сводит на нет все значение статьи 10, в которой устанавливается принцип ответственности перевозчика за всю перевозку, когда осуществление части этой перевозки поручается им фактическому перевозчику. Это принципиальное правило теряет весь свой смысл, поскольку перевозчик может избежать его выполнения, сделав оговорку об обратном, что наносит ущерб интересам грузоотправителя.

Это положение сначала содержалось в проекте в качестве альтернативы, а потом было принято на седьмой сессии Рабочей группы. Представляется необходимым опустить пункт 2 этой статьи, для того чтобы полностью сохранить значение правила статьи 10.

Статья 14

Статья в целом

То же замечание, что и высказанное ранее относительно опущения слов «по договору».

Статья 15

Пункт 1 k *(редакционное замечание)*

В подпункте *k* следует опустить союз «и», при данном перечислении он совершенно не нужен.

Статья 16

Пункт 3

В пункте 3 прежде всего представляются ненужными слова «включая любого ...грузополучателя»; по существу в случае ордерного коносамента не важно, будет это третье лицо последним индоссантом или нет, или в случае коносамента на предъявителя — будет ли оно предъявителем, требующим поставки грузов. Кроме того, эти слова излишни в случае именного коносамента, поскольку, за исключением того случая, когда он передается в банк, являющийся третьим лицом, с целью получения кредита под документы, этот коносамент не подлежит передаче какому-либо другому лицу для принятия поставки грузов, и грузополучатель, указанный в коносаменте, не может считаться третьим лицом в договоре перевозки, поскольку он может сам воспользоваться им и осуществить права грузоотправителя; если при поставке грузы не отвечают состоянию, описанному в коносаменте, он может сделать оговорки и установить состояние грузов. Если перевозчик может доказать обратное, за ним остается возможность возбудить иск против грузоотправителя, если последний является продавцом грузов в соответствии с договором купли-продажи. В то же время если рассматривать в качестве третьего лица грузополучателя, являющегося стороной в договоре перевозки, поскольку он может осуществлять права грузоотправителя и ссылаться на этот договор в отношении с перевозчиком, то это могло бы способствовать обману и привело бы даже к возникновению ответственности перевозчика по отношению к самому грузоотправителю, если последний является одновременно грузополучателем и если нет возможности доказать обратное.

Таким образом, очевидно, было бы предпочтительно придерживаться более традиционной и ограничительной формулировки, направленной лишь на защиту третьих лиц, в договоре перевозки, каковой является формулировка статьи 1 Протокола 1968 года, изменяющая пункт 4 статьи 3 Конвенции 1924 года: «Однако доказательство противного не допускается в том случае, когда коносамент был передан третьей стороне, действующей добросовестно».

Статья 17

Пункты 2, 3 и 4

В первой строке пункта 2 французского текста с чисто редакционной точки зрения следует опустить слово «de» перед словом «convention».

По причинам, указанным в связи с пунктом 3 статьи 16, в пунктах 2, 3 и 4 следует опустить слова «включая любого грузополучателя».

Статья 19

Пункт 1

В конце пункта 1 следует опустить слова «если таковой имеется», поскольку не может идти речь

о «перевозочном документе, если таковой имеется». Так как этот документ должен существовать, при его отсутствии нельзя будет предъявить никакой обоснованной претензии в связи с состоянием грузов во время передачи их перевозчику.

Статья 20

Пункт 1

Срок в один год, указанный в настоящей конвенции, по-видимому, следует сохранить; он не вызвал особых трудностей. Он исключает возможность того, что над перевозчиком в течение слишком длительного времени будет висеть угроза судебного разбирательства.

Статья 23

Пункт 1

Было бы предпочтительным включить после упоминания о коносаменте выражение «в любом перевозочном документе», поскольку если применить, как это делается в проекте, выражение «в любом другом документе, подтверждающем договор перевозки», то получится дублирование с договором перевозки, упоминаемым в начале этого перечисления; в отличие от этого, выражение «в любом другом перевозочном документе» охватывает тот случай, когда не был выдан коносамент.

Статья 25

Пункт 2

То же замечание, что и в отношении пункта 1 статьи 2: во французском тексте в конце подпункта *a* заменить взятое из английского текста слово «ou» и добавить перед перечислением слово «soit» («...de ce dommage, soit: ...»).

ЧЕХОСЛОВАКИЯ

[*Подлинный текст на английском языке*]

В целом новый проект конвенции о морской перевозке грузов, подготовленный Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, может рассматриваться как положительный шаг в направлении выполнения задачи, возложенной на ЮНСИТРАЛ в соответствии с резолюцией Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок от 25 февраля 1971 года. Вызывает удовлетворение тот факт, что Рабочая группа ЮНСИТРАЛ при подготовке проекта конвенции учла рекомендации по пересмотру Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, как об этом указано в резолюции Рабочей группы ЮНКТАД [1].

Поэтому проект конвенции может использоваться в качестве основы для дальнейшего рассмотрения вопросов соответствующими органами, такими как пленарная сессия ЮНСИТРАЛ и Рабочая группа ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок в соответствии с повесткой дня следующих заседаний, посвященных данному вопросу.

Следует отметить, что в проекте приводятся некоторые альтернативные решения и что некоторые части текста заключены в квадратные скобки, которые должны быть сняты на более поздней стадии рассмотрения проекта. Однако, очевидно, учтены некоторые принципы, которые согласно резолюции Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок рекомендовалось отразить в новом проекте, а именно увеличение периода ответственности перевозчика до периода, в течение которого груз находится в ведении перевозчика или его служащих, агентов или других лиц, действующих в соответствии с инструкциями, данными перевозчиком (статья 4 проекта). Кроме того, следует и далее предпринимать попытки разрешить проблему, касающуюся перевозчиков по договору и фактических перевозчиков.

Не вдаваясь на данной стадии в подробности, сейчас можно сделать следующие замечания:

Статья 1

Следует дать определение слов «морская перевозка», охватывающее перевозку по каналам и другим водным путям, доступным также и для морских судов.

Статья 2

В строке 2 пункта 2 в перечислении после слова «перевозчик» необходимо добавить слова «фактический перевозчик», поскольку в соответствии с определением, данным в пункте 1 статьи 1, слово «перевозчик» должно означать лишь «перевозчик» или «перевозчик по договору».

Статья 5

Бремя доказывания, возлагаемое на истца в пункте 4, представляется крайне тяжелой задачей, если не сказать практически невозможной; кроме того, это противоречит принципу, содержащемуся в пункте 1, поэтому необходимо дальнейшее рассмотрение обоих принципов в целях их согласования.

Статья 6

Число альтернатив ограничения ответственности перевозчика кажется достаточным, чтобы служить основой для их рассмотрения на более поздней стадии. Однако в любом случае проект конвенции должен урегулировать проблемы, связанные с перевозкой товаров в контейнерах, на паллетах или других аналогичных транспортных средствах, в частности вопрос об ответственности перевозчиков в таких случаях.

Статья 9

Ответственность перевозчика за товары, перевозимые на палубе, в соответствии с пунктами 1

[1] См. документ TD/B/C.4/86, приложение I. Резолюция воспроизводится в приложении II к докладу Рабочей группы ЮНСИТРАЛ о ее первой сессии, A/CN.9/55; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год; часть вторая, III.

и 2, то есть в соответствии с соглашением, заключенным с грузоотправителем, обычаями торговли данным видом товаров или законодательными нормами или правилами, не должна отличаться от ответственности перевозчика за товары, перевозимые в трюме. Если в отношении ответственности перевозчика предусмотрены какие-либо исключения, например как единственное следствие перевозки грузов на палубе, то эти исключения должны быть ясно сформулированы.

Статья 10

В пункте 3 должна быть изложена обязанность перевозчика по договору обеспечить, чтобы фактический перевозчик принял на себя обязательства, по крайней мере, в том же объеме, в каком они были взяты на себя перевозчиком по договору.

Следовало бы рассмотреть вопрос о включении в проект конвенции положения о совместной и раздельной ответственности перевозчика по договору и фактического перевозчика в тех случаях, когда невозможно установить, в какой части перевозки, осуществляемой либо перевозчиком по договору либо фактическим перевозчиком, имели место гибель груза или его повреждение или произошла задержка в доставке.

Статья 11

Необходимо пересмотреть взаимосвязь между пунктом 2 данной статьи и пунктом 1 статьи 10.

Статья 15

Среди включенных в проект конвенции конкретных положений в отношении содержания коносамента нельзя опускать ссылку на товары в контейнерах, на паллетах или других аналогичных средствах транспортировки.

Вышеупомянутые замечания нельзя рассматривать как окончательные и охватывающие все проблемы, связанные с проектом конвенции; они будут далее рассмотрены на более поздней стадии подготовки проекта конвенции на соответствующих форумах.

ШВЕЦИЯ

[*Подлинный текст на английском языке*]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Начиная с того момента, когда ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ впервые проявили инициативу по пересмотру Конвенции 1924 года [1], правительство Швеции с огромным интересом следило за разработкой нового международного режима, регулирующего морские перевозки грузов. Правительство Швеции с большим удовлетворением отмечает, что в результате детального рассмотрения этого вопроса, проведенного в рамках Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, появился проект новой конвенции, которая с точки зрения как содержания, так и структуры соответствует современному международному законодательству в других видах перевозок. Правительство Швеции считает правила, изложенные в данном проекте конвенции, в целом приемлемыми и будет приветствовать принятие на его основе новой международной конвенции.

Правительство Швеции понимает, что данный проект конвенции, охватывающий многие насущные проблемы, является результатом тщательно выработанных компромиссов. Поскольку крайне важно, чтобы после ее принятия данная конвенция могла получить такую же всемирную поддержку, которой в настоящее время пользуется Конвенция 1924 года, следует надеяться, что достигнутая таким образом сбалансированность не будет утрачена в ходе предстоящего обсуждения вышеупомянутого проекта.

КОНКРЕТНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Статья 5

Одним из наиболее важных вопросов, рассматриваемых в данном проекте конвенции, является вопрос о режиме ответственности, установленном, в частности, в статье 5 проекта. С юридической точки зрения эти положения представляют собой несомненный шаг вперед по сравнению с режимом ответственности по Конвенции 1924 года. Обязательный период ответственности увеличен и охватывает весь период, во время которого груз находится в ведении перевозчика, его служащих или агентов. В статье 5 устанавливается система, основанная на презумпции вины, причем перевозчик несет субститутивную ответственность за вину своих служащих и агентов, и в нее не включены предусмотренные Конвенцией 1924 года изъятия, которые являются особенностью морских перевозок. В утвердительном смысле решен неясный в настоящее время вопрос об ответственности перевозчика за задержку в доставке груза. Также устранена нынешняя двусмысленность в отношении ответственности за непригодность судна к плаванию. Можно поставить под сомнение разумность изложенного в пункте 4 статьи 5 правила о бремени доказывания в случае пожара. Однако, по мнению правительства Швеции, эту норму необходимо сохранить, поскольку она является важной частью компромиссного решения.

Ввиду отсутствия точных данных трудно с какой-либо определенностью оценить экономические последствия предлагаемого режима ответственности. Значительная часть компенсации за потерю или повреждение груза, которая до настоящего времени покрывалась страхованием морских грузов, в соответствии с предлагаемой системой будет в конечном счете покрываться страхованием ответственности перед третьими лицами, осуществляемым перевозчиками. Это не делает излишней систему страхования морских грузов. По целому ряду причин грузовладельцы

[1] Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанная в Брюсселе 25 августа 1924 года.

будут и впредь покрывать риски путем страхования груза. Однако число регрессных исков страховщиков морских грузов к страховщикам ответственности перед третьими лицами увеличится, что с чисто экономической точки зрения имеет свои недостатки. В результате этого может наблюдаться уменьшение страховых премий за груз и увеличение страховых премий в отношении ответственности перед третьими лицами, что, вероятно, отразится на стоимости фрахта. По подсчетам шведских страховых учреждений, вряд ли можно ожидать, что уменьшение страховых премий за морские перевозки полностью компенсирует увеличение премий по страхованию ответственности перед третьими лицами.

На основании вышесказанного можно предположить, что в результате данного перераспределения рисков будет наблюдаться некоторое увеличение общей суммы транспортных издержек, по крайней мере до тех пор, пока страховые учреждения не приобретут достаточный опыт в связи с новой системой. Однако в этой связи необходимо отметить, что предварительные подсчеты возможного конечного эффекта перераспределения рисков в соответствии с предлагаемым проектом показывают, что увеличение общей суммы транспортных расходов составит не более 0,5—1 процента от суммы фрахта. Следует также упомянуть, что последние исследования, проведенные в Соединенных Штатах в связи с американским импортом и экспортом линейных грузов, показывают, что все издержки, связанные с потерей или повреждением груза (издержки, которые несут грузовладельцы, перевозчики и их страховщики, а также административные расходы, связанные с процедурой регрессных исков), составляют менее 0,5 процента стоимости груза.

Оценив преимущества предлагаемой системы ответственности с юридической точки зрения, а также возможные ее недостатки в экономическом плане и учитывая желательность того, чтобы новая конвенция получила всемирную поддержку, правительство Швеции считает возможным поддержать систему ответственности, изложенную в данном проекте. Помимо этого имеется и другое важное соображение, которое в этой связи необходимо учитывать. В настоящее время международная перевозка грузов во все большей мере осуществляется разными видами транспорта. Путем ликвидации особенностей правового режима, регулирующего в настоящее время морские перевозки, и приведения его в соответствие с правовыми режимами, регулирующими другие способы перевозок, можно проложить путь к созданию унифицированной системы смешанных перевозок грузов.

Статья 6

Последний аспект является важным также и в отношении системы ограничения ответственности, которая излагается в статье 6. Конвенции, регулирующие другие виды перевозок, применяют в отношении потерянного или поврежденного груза концепцию ограничения «за килограмм». В отношении просроченного груза Варшавская конвенция о воздушных перевозках[2] использует ту же концепцию ограничения «за килограмм», в то время как в железнодорожных и автодорожных конвенциях используется концепция ограничения в зависимости от стоимости перевозки.

Система ограничения, которая исходит из веса потерянного или поврежденного груза, имеет с точки зрения четкости и логичности явные преимущества. Она устраняет существующую двусмысленность, связанную с концепцией «единицы груза», которая до сих пор является причиной большой неопределенности и многочисленных тяжб. К тому же кажется очевидным то обстоятельство, что предельная сумма должна быть одинаковой, независимо от того, упакован ли груз в один большой ящик или в сто маленьких. В силу этих причин, а также с целью увязать новую конвенцию с той системой, которая установлена для других видов перевозок, правительство Швеции поддерживает альтернативу А и, во вторую очередь, альтернативу В статьи 6 проекта.

Предлагается выражать предельную сумму в золотых франках (так называемых франках Пуанкаре). Однако за время, истекшее после окончания работы Рабочей группы, стало очевидным, что уже нецелесообразно выражать предельные суммы в денежных единицах с золотым содержанием. Поэтому правительство Швеции предлагает выражать предельную сумму в специальных правах заимствования, как они определены МВФ. Такое решение было принято в сентябре 1975 года на дипломатической конференции, созванной ИКАО для пересмотра Варшавской конвенции.

Статья 20

В отношении исковой давности (пункт 1 статьи 20) в данном проекте содержатся две альтернативы. Правительство Швеции в принципе является сторонником двухлетнего срока. Опыт показывает, что существующий в настоящее время годовой срок зачастую оказывается слишком коротким для проведения переговоров и судебного разбирательства. Несмотря на то что возможность продления данного срока (сравни пункт 3) существует, грузовладельцы или их страховщики иногда испытывают трудности в получении от перевозчика или его страховщика согласия на продление срока. С другой стороны, весьма ограниченные юридические последствия неотправки уведомления о потере, повреждении или задержке (сравни пункт 1 статьи 19) иногда приводят к злоупотреблениям со стороны грузовладельцев, которые могут не извещать перевозчика о своей претензии вплоть до того момента, когда до истечения срока исковой давности остается всего несколько дней. В силу этих причин правительство Швеции предлагает, чтобы ЮНСИТРАЛ

[2] Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года.

рассмотрела возможность согласования двухлетнего периода с теми положениями, в которых требуется, чтобы в целях сохранения своего права на предъявление иска перевозчику владелец груза уведомил перевозчика о своей претензии в более короткий срок, когда есть еще возможность установить факты и найти доказательства.

Статья 21

В статье 21, касающейся юрисдикции, предусматривается, что иск может быть предъявлен только в договаривающихся государствах. Это положение, в особенности в первое время, после вступления данной конвенции в силу, вызовет отрицательные последствия, если только не будет установлено очень большое число ратификаций, требуемых для вступления конвенции в силу. Кроме того, в случае предъявления иска в недоговаривающихся государствах это может послужить соблазном для соответствующего суда пренебречь положениями конвенции, если в случае их применения пришлось бы отказаться рассматривать дело, несмотря на то что договор перевозки явно имеет отношение к данному государству (например, место назначения груза находится в данном недоговаривающемся государстве). В силу этих причин правительство Швеции предлагает исключить слово «договаривающиеся» из второй строки пунктов 1, 2 *a* и 3 соответственно.

ЯПОНИЯ

[*Подлинный текст на английском языке*]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

В проекте конвенции, подготовленном Рабочей группой ЮНСИТРАЛ, содержатся некоторые новые идеи в области международных морских перевозок грузов. Очевидно, что положения, основывающиеся на таких новых идеях, вызовут изменения не только в праве и практике перевозок, но также и в других областях, связанных с ними; таким образом, этот проект окажет большое воздействие на нынешнюю международную торговлю. Правительство Японии считает, что очень трудно давать замечания по этому проекту, принимая во внимание интересы разных сторон. Эти замечания правительства Японии носят предварительный характер, и рассмотрение проекта необходимо продолжать вплоть до открытия девятой сессии ЮНСИТРАЛ.

Статья 1 (Определения)

Пункт 4

В соответствии с определением «груз», содержащимся в пункте 4, в понятие перевозимого «груза» включены контейнеры, паллеты или подобные предметы, предназначенные для перевозки. Однако это определение не имеет практического значения и не соответствует торговым обычаям. Желательно исключить второе предложение этого пункта или, если этот пункт должен быть сохранен, изменить его формулировку, с тем чтобы указать, что «груз» включает в себя предметы многократного пользования, предназначенные для перевозки.

В тексте этого же пункта фразы «или когда они упакованы» и «или упаковку» должны быть исключены, поскольку упаковочные материалы, как правило, недолговечны, и ущерб, нанесенный им, не обязательно предполагает нанесение ущерба грузу, упакованному в них. Вероятно, будет достаточно оставить данный вопрос для вынесения решения по нему судом при рассмотрении конкретных случаев.

Статья 2 (Сфера применения)

1) Сфера применения этого проекта конвенции шире, чем сфера применения Брюссельской конвенции 1924 года [1] и Протокола 1968 года [2]. Соответственно, между государствами — участниками одной из этих или более конвенций после вступления их в силу будут возникать споры относительно их применения. Таких споров необходимо избегать и их следует предотвратить путем внесения в окончательный текст статей новой конвенции соответствующих технических положений.

2) Поскольку некоторые так называемые «количественные договоры» по своему характеру подобны чартер-партиям, то к этим «количественным договорам» необходимо относиться таким же образом, как и к чартер-партиям. Поэтому, по-видимому, желательно предусмотреть в пункте 4 соответствующее положение, относящееся к таким видам количественных договоров.

3) Кроме того, было бы полезным и практичным предусмотреть исключение из применения данного проекта конвенции на тот случай, когда коносамент не выписан и грузоотправитель и перевозчик прямо согласились о том, что данная конвенция к их договору не применяется.

Статья 5 (Общие правила)

Пункт 1

1) В принципе правительство Японии вовсе не выступает против принятия системы ответственности перевозчика, установленной в пункте 1 этого проекта статьи, и отмены длинного списка случаев освобождения от ответственности, содержащегося в пункте 2 статьи 4 Брюссельской конвенции. Однако особый характер «риска, опасностей и несчастных случаев на море» все еще существует, а ущерб, наносимый в результате этого, проявляет тенденцию к ро-

[1] Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

[2] Протокол о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года.

сту, в то время как методы предотвращения возникновения такого ущерба все еще находятся в стадии разработки.

Такие положения, как пункт 1, вызовут множество споров и судебных дел о возмещении ущерба, возникающего при морской перевозке грузов, и возложат на перевозчика тяжелое бремя как в ходе судебного разбирательства, так и в ходе навигации. Наиболее существенное изменение состоит в том, что расширение ответственности перевозчика приведет к повышению стоимости фрахта в результате повышения стоимости страхования ответственности, которая выше стоимости страхования груза, причем возмещение этих расходов будет возложено на грузоотправителей и потребителей. Это изменение, несомненно, окажет большое воздействие на нынешнюю практику морских перевозок и на систему морского страхования, и в конечном счете потребителям придется оплачивать товары по более высокой цене, которая будет включать в себя ненужные расходы по страхованию ответственности и другие издержки и расходы.

По этой причине подход, принятый в проекте конвенции (в этом отношении), должен подвергнуться тщательному изучению на следующей сессии ЮНСИТРАЛ с той точки зрения, что общую стоимость перевозок лучше сохранять на разумно низком уровне.

Пункт 3

2) Что касается пункта 3, то было бы желательно внести дополнительное положение, в котором бы разъяснялось, что в том случае, когда истец рассматривает груз в качестве утерянного в соответствии с этим положением, он должен оказать перевозчику необходимую помощь при передаче или продаже данного груза по разумной цене или на разумных условиях.

Статья 6 (Пределы ответственности)

Альтернатива В

Альтернатива В более предпочтительна, поскольку единая система ограничения ответственности, основанная на весе, является простой и практичной. В дополнение к этому в отношении ценных грузов, имеющих незначительный вес, было бы желательно принять систему, основанную на объявленной ценности грузов, как это предусмотрено в пункте 5 статьи 4 Брюссельской конвенции, в котором говорится, что «если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент» [3].

[3] В соответствующем подпункте пункта 5 статьи 4 говорится следующее:

«В любом случае ни перевозчик, ни судно не являются и не становятся ответственными за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую 100 фунтов стерлингов на одно место или на одну единицу груза, или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент».

Альтернатива Е

Другой предпочтительной альтернативой является альтернатива Е.

Пункты, применяемые ко всем альтернативам

В пункт 3 необходимо внести положение, разъясняющее формулу конвертирования этого международного стандарта в национальные валюты.

Статья 9 (Палубный груз)

Было бы желательно добавить положение о том, что в тех случаях, когда груз перевозится на палубе надлежащим образом, в соответствии с пунктом 1, перевозчик освобождается от ответственности за потерю, повреждение или задержку в доставке груза, явившихся результатом особых рисков, присущих этому виду перевозки. В этом случае перевозчик будет обязан доказать, что потеря, повреждение или задержка в доставке груза могут быть отнесены к таким рискам.

Статья 12 (Общее правило)

В эту статью необходимо внести дополнительное положение о том, что грузоотправитель будет нести ответственность за потери, повреждения или расходы, понесенные перевозчиком в результате неполучения грузополучателем груза в течение разумного периода времени. Это должно послужить преодолению таких трудностей, как оплата хранения, с которыми встретится перевозчик.

Статья 15 (Содержание коносамента)

Пункты 1 и 3

Безусловных оснований для включения такого длинного списка пунктов в коносамент, как это предусмотрено в пункте 1, не имеется. Связь между пунктами 1 и 3 не совсем ясна.

Вполне достаточно решить вопрос о данных, заносимых в коносамент, в соответствии с торговой практикой.

Статья 16 (Коносаменты: оговорки и доказательственная сила)

Пункт 4

Очень трудно обосновать текст пункта 4. Этот пункт должен быть исключен.

Статья 17 (Гарантии грузоотправителя)

Пункты 3 и 4

Текст пунктов 3 и 4 противоречит давно установившейся и широко признанной торговой практике относительно «гарантийного письма» и затруднит получение грузоотправителями средств для финансирования экспортно-импортной торговли. Поэтому эти пункты должны быть исключены.

Статья 20 (Исковая давность)

Пункт 1

1) Более предпочтителен срок исковой давности в один год.

2) Было бы желательно предусмотреть положение о том, что срок исковой давности, установленный в пункте 1, также охватывает ответственность за ошибочную доставку, осуществленную добросовестно заблуждавшимся перевозчиком, в ответ на гарантийное письмо, выданное банком.

Статья 21 (Юрисдикция)

Было бы целесообразно включить в текст этого пункта положение о том, что суд обладает юрисдикцией в одном из вышеперечисленных мест в соответствии с нормами внутреннего права.

Эта поправка направлена на то, чтобы удержать истца от предъявления иска в каком-либо месте (например, на Аляске), расположенном вдали от места, связанного с элементами договора перевозки (например, Нью-Йорк) в одном и том же договаривающемся государстве.

Статья 23 (Договорные условия)

Пункты 3 и 4

Нет необходимости в установлении такого положения, как пункт 3.

Содержащееся в пункте 4 положение, касающееся отсутствия оговорки, упомянутой в пункте 3, не будет иметь какого-либо практического значения. В связи с этим пункты 3 и 4 должны быть исключены.

Статья 24 (Общая авария)

Второе предложение этого проекта статьи, наряду с пунктом 1 статьи 5, должно подвергнуться тщательному пересмотру. Эти положения подорвут основу принципа общей аварии, поскольку они позволяют грузополучателю взыскивать с перевозчика возмещение любой части общей аварии в тех случаях, когда она произошла в результате ошибки в судовождении.

III. Замечания специализированных учреждений

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

[*Подлинный текст на английском языке*]

В отношении настоящего проекта статей не было сделано никаких конкретных замечаний, но для вашего сведения при сем прилагаются копии четырех протоколов об изменении Варшавской конвенции 1929 года и Конвенции, измененной в Гааге (1955 год) и в городе Гватемала (1971 год), которые были приняты Международной конференцией по воздушному праву, проходившей с 3 по 25 сентября 1975 года[1] в Монреале под эгидой ИКАО. Эти документы были приняты большинством более чем в две трети голосов делегатов Конференции, в работе которой принимали участие делегации 67 государств.

Рабочую группу может особенно заинтересовать Монреальский протокол № 4, поскольку он в основном касается воздушной перевозки грузов. Основными особенностями этого документа являются:

a) упрощение документации, позволяющее вместо авиагрузовой накладной использовать «любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке», следовательно, позволяющее использовать электронно-вычислительные машины для обработки данных (статья III);

b) внедрение режима «строгой ответственности» перевозчика при ограниченных возможностях выдвигать возражения (статья IV);

c) предел ответственности за груз не был расширен; однако данный предел выражается не золотой оговоркой, а единицами «специального права заимствования» Международного валютного фонда; тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда, могут заявить, что при судебном разбирательстве на их территории пределы ответственности будут выражаться традиционными франками Пуанкаре, состоящими из 65,5 миллиграмма золота 900 пробы в тысячном исчислении (статья VII).

Выдержка из Монреальского протокола № 4 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года.

НИЖЕПОДПИСАВШИЕСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

СЧИТАЯ желательным изменить Конвенцию..,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

ГЛАВА I

ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ

Статья I

. . .

Статья II

. . .

Статья III

В главе II Конвенции —

[1] Полные тексты протоколов можно найти в следующих изданиях ИКАО: в Протоколе об изменении Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года. Подписан в городе Гватемала 8 марта 1971 года. ИКАО, 1971 год, Doc. 8932. Дополнительный протокол № 1.., подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года. ИКАО, 1975 год, Doc. 9145. Дополнительный протокол № 2.., подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года. ИКАО, 1975 год, Doc. 9146. Дополнительный протокол № 3.., подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года. ИКАО, 1975 год, Doc. 9147. Монреальский протокол № 4.., подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года. ИКАО, 1975 год, Doc. 9148.

раздел III (статьи 5—16) исключается и заменяется следующим текстом:

«Раздел III.— Документация, относящаяся к грузу

Статья 5

1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная.

2. Вместо авиагрузовой накладной с согласия отправителя могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик по просьбе отправителя выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами.

3. Невозможность использования в пунктах транзита и назначения других средств, сохраняющих запись о перевозке, указанных в пункте 2 настоящей статьи, не дает права перевозчику отказаться принять груз к перевозке.

Статья 6

1. Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах.

2. Первый экземпляр имеет пометку «для перевозчика» и подписывается отправителем. Второй экземпляр имеет пометку «для получателя» и подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии груза.

3. Подписи перевозчика и отправителя могут быть напечатаны или проставлены штемпелем.

4. Если по просьбе отправителя авиагрузовую накладную составляет перевозчик, он рассматривается до доказательства противного как действующий от имени отправителя.

Статьи 7—16

. . .»

Статья IV

Статья 18 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:

«Статья 18

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения зарегистрированного багажа, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

3. Однако перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли исключительно в результате одного или нескольких следующих обстоятельств:

a) присущего грузу дефекта, качества или порока;

b) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или представителей;

c) акта войны или вооруженного конфликта;

d) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

4. Воздушная перевозка по смыслу предыдущих пунктов настоящей статьи охватывает период времени, в течение которого багаж или груз находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место в аэропорту, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте в случае посадки вне аэропорта.

5. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки».

Статьи V — VI

. . .

Статья VII

В статье 22 Конвенции:

a) в пункте 2 *a* слова «и грузов» исключаются.

b) после подпункта *a* пункта 2 вставить следующий подпункт:

«*b*) При перевозке груза ответственность перевозчика ограничивается суммой 17 единиц «специального права заимствования» за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке».

c) подпункт *b* пункта 2 становится подпунктом *c* пункта 2.

d) после пункта 5 добавляется следующий пункт:

«6. Суммы, указанные в единицах «специального права заимствования» в настоящей статье, рассматриваются как относящиеся к единице «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в единицах «специального права заимствования» на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах «специального права заимствования» Высокой Договаривающейся Стороны, которая является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах «специального права заимствования» Высокой Договаривающейся Стороны, которая не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этой Высокой Договаривающейся Стороной.

Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволит применять положения пункта 2 *b* статьи 22, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика при судебном разбирательстве на их территории устанавливается в сумме двести пятьдесят валютных единиц за килограмм. Такая валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Указанная сумма может быть переведена в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод такой суммы в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства».

Статьи VIII — XXV

. . .

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся должным образом уполномоченные Представители подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО В МОНРЕАЛЕ двадцать пятого дня сентября месяца одна тысяча девятьсот семьдесят пятого года на русском, английском, испанском и французском языках, причем все четыре текста являются аутентичными. В случае каких-либо разногласий текст, составленный на французском языке, на котором составлена Варшавская конвенция от 12 октября 1929 года, будет считаться основным.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА

[*Подлинный текст на английском языке*]

По мнению МОТ, статьи 5 и 7 проекта конвенции в их сочетании предусматривают защиту служащих и агентов перевозчика, которую в отношении конвенций такого рода МОТ всегда стремилась обеспечить.

IV. Замечания других межправительственных организаций

ЦЕНТРАЛЬНОЕ БЮРО МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

[*Подлинный текст на французском языке*]

A. ЗАМЕЧАНИЯ ПО СУЩЕСТВУ

Статья 5, пункт 1

Мы предлагаем сформулировать эти положения следующим образом:

«1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом потери или повреждения груза, если обстоятельства, приведшие к потере или повреждению, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4; он несет также ответственность за ущерб, являющийся результатом задержки в доставке груза.

Перевозчик освобождается от ответственности, если он докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать потери, повреждения или расходов».

Основания

Нам представляется по меньшей мере бесполезным связывать априори ответственность перевозчика за задержку с условием, что «обстоятельства, приведшие к задержке в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4».

С одной стороны, лицу, заявляющему об ответственности перевозчика за задержку, может быть трудно доказать конкретно, какие обстоятельства вызвали задержку, поскольку оно не может контролировать процесс перевозки; с другой стороны, если задержка была вызвана обстоятельствами, имевшими место до принятия перевозчиком на себя ответственности за груз, перевозчику легко будет доказать, что он сам, его служащие или агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать потери, повреждения или расходов, вызванных задержкой.

Кроме того, в Варшавской конвенции, которая в определенной мере послужила моделью для разработки рассматриваемых положений, основная норма, касающаяся ответственности перевозчика за задержку, также не предусматривает условия, о котором идет речь в пункте 1 статьи 5 проекта.

Было бы предпочтительно разработать, с одной стороны, отдельную статью, касающуюся ответственности перевозчика, и, с другой стороны, другую статью, определяющую условия, при которых перевозчик может снять с себя ответственность.

Статья 5

Мы предлагаем включить нижеследующее положение как пункт 2 (новый):

«Когда доказано, что потеря или повреждение груза произошли во время перевозки или имела место задержка в доставке, считается, до тех пор пока не будет доказано обратное, что обстоятельства, повлекшие за собой потерю, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, как определено в статье 4».

Если будет принято наше предложение относительно вышеприведенного пункта 1 статьи 5, этот текст может быть ограничен случаями потери и повреждения и должен гласить следующее:

«Когда доказано, что потеря или повреждение груза произошли во время перевозки, считается, до тех пор пока не будет доказано обратное, что обстоятельства, повлекшие за собой потерю или повреждение, имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, как определено в статье 4».

Основания

Согласно общему правилу доказывания asserenti incumbit probatio, лицо, заявляющее об ответственности перевозчика, то есть лицо, имеющее право предъявить иск, должно доказывать не только то, что во время перевозки имели место потеря, повреждение или задержка, но также и то, что обстоятельства, повлекшие за собой потерю, ущерб или задержку, имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, как определено в статье 4.

Хотя лицо, имеющее право предъявить иск, не может контролировать процесс перевозки и, как правило, ему неизвестны обстоятельства, вызвавшие потерю, ущерб или задержку, доказывание указанных фактов не представит для него значительной трудности, если он сможет доказать, что потеря, ущерб или задержка произошли во время перевозки; фактически, чаще всего случается, что причиняющие ущерб обстоятельства и их последствия (то есть потеря, повреждение или задержка) происходят одновременно.

В более редких случаях, когда такое совпадение не вытекает очевидным образом из обстоятельств дела, перед лицом, имеющим право предъявить иск, могут стоять серьезные трудности с доказыванием; поэтому представляется более справедливым предусмотреть презумпцию,

возлагающую на перевозчика, который гораздо лучше осведомлен о течении перевозки, бремя доказывания того, что обстоятельства, повлекшие за собой ущерб или задержку, не имели места во время перевозки. Например, когда животные погибают от отравления во время перевозки, было бы несправедливо обязывать лицо, имеющее право предъявить иск, доказывать, что отравление имело место во время перевозки, а не до сдачи животных для перевозки.

Статья 6

Мы предлагаем принять в принципе альтернативу B; однако положение, содержащееся в подпункте *b* пункта 1, следует дополнить следующим образом:

«*b*) ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает *в случаях потери или повреждения помимо того, который предусмотрен в подпункте* a, двойной суммы фрахта».

Основания

Представляется уместным предусмотреть в принципе особый (и в общем более низкий) предел возмещения в случае повреждения, вызванного задержкой, учитывая, что от перевозчика можно требовать больше старания с целью сохранить груз в хорошем состоянии, нежели с целью соблюдения срока доставки. Тем не менее этот аргумент представляется менее уместным в случае перевозки скоропортящихся продовольственных товаров.

Текст положения, содержащегося в подпункте *a* пункта 1 альтернативы B, производит впечатление, что предусмотренный в нем предел возмещения применим даже в тех случаях, когда потеря или повреждение были вызваны задержкой в доставке. Если у нас правильные сведения, таково было намерение Рабочей группы. Однако текст подпункта *b* может быть истолкован таким образом, что предусмотренный в нем предел применяется к любым потере или повреждению, вызванным задержкой.

Предлагаемая редакция позволила бы избежать споров по этому весьма важному вопросу.

Кроме того, принятие альтернативы B способствовало бы определенному согласованию с конвенциями КПГ и КДПГ.

Статья 20, пункт 1

Мы предлагаем предусмотреть срок в один год.

Основания

Срок в один год представляется тем более достаточным, что в пункте 3 настоящей статьи предусматривается возможность продления этого срока.

Кроме того, принятие срока в один год способствовало бы большему единообразию законодательства в области перевозок различными видами транспорта (общая исковая давность согласно КПГ и КДПГ равна одному году).

B. ЗАМЕЧАНИЯ РЕДАКЦИОННОГО ХАРАКТЕРА

Статья 1, пункт 4

Во французском варианте слова «une unité de transport similaire» следует заменить словами «un engin de transport similaire».

Основания

Предлагаемое выражение более соответствует английскому выражению «similar article of transport»; кроме того, в статье 6 проекта во французском тексте вариантов C, D и E английские слова «similar article of transport» были переведены словом «engin» (разумеется, даже в этих текстах было бы предпочтительнее говорить об engins de transport).

Статья 4, пункт 2 b

Нам представляется желательным заменить слова «aux usages particuliers à ce commerce» словами «aux usages particuliers au commerce considéré».

Основания

Предлагаемый текст более соответствует английскому тексту; кроме того, неясно, на что указывает слово «ce» в нынешнем тексте.

Статья 5, пункт 1

a) Слово «dommage» следует заменить словом «avarie».

Основания

Во всех других конвенциях, относящихся к перевозкам, говорится об ответственности перевозчика за потерю и avarie:

КПГ, статья 27, пункт 1;

КДПГ, статья 17, пункт 1;

Варшавская конвенция, статья 18, пункт 1.

Во французском торговом кодексе, статья 105, также используется это выражение.

Слово «avarie» содержится также в пункте 2 статьи 11 проекта конвенции.

Если это предложение будет принято, необходимо будет изменить и все аналогичные тексты.

b) Слово «préjudice» следует заменить словами «la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard á la livraison».

Основания

В английском тексте в этом месте употребляются слова «loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery». Предлагаемый перевод точно соответствует терминам, использованным в английском тексте.

Мы полагаем также, что задержку в доставке нельзя рассматривать заранее как ущерб: она может повлечь за собой ущерб, но не всегда.

В английском тексте четко разделяются три понятия:

обстоятельства, вызвавшие потерю, повреждение или задержку в доставке,

потеря, повреждение или задержка в доставке,

потеря, повреждение или расходы, *причиненные* потерей, повреждением или задержкой в доставке,

и мы не видим основательных причин для того, чтобы не передать эти понятия во французском тексте точно в том виде, в каком они употреблены в английском тексте.

Статья 5, пункт 4

Мы предлагаем следующую редакцию:

«В случае пожара перевозчик несет ответственность только в том случае, если истец...»

Основания

Ответственность перевозчика за ущерб, причиненный пожаром, в любом случае предусматривается общим правилом, предусмотренным в в пункте 1 этой статьи; в предлагаемой редакции резче подчеркивается, что в данном случае речь идет об исключении из общего правила.

Статья 5, пункт 5

Конец этого пункта неточно передает английский текст; поэтому его следует дополнить следующим образом:

«...Il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins *qu'il n'y ait preuve* que la perte, le dommage ou le retard résulte, totalement on partiellement, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires».

Статья 5, пункт 7

Слово «préjudice» во французском тексте следует заменить в трех местах словами «la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard à la livraison».

Основания

В английском тексте трижды употребляется выражение «loss, damage or delay in delivery», и предлагаемый текст точно соответствует этому английскому тексту; было бы желательно употреблять единую терминологию во французском и английском тексте; кроме того, задержка в доставке не всегда влечет за собой ущерб (см. также наше замечание, касающееся пункта 1 *b* статьи 5).

Статья 6, альтернатива B

Пункт 1 *a* во французском варианте представляется более полным, нежели английский текст; по нашему мнению, английский текст следует дополнить следующим образом:

«*a*) The liability of the carrier for *loss, damage or expense resulting from* loss or damage to *the* goods according...».

Статья 7

Французский текст пункта 1 следует дополнить следующим образом:

«1. Les exonérations et limitations de la responsabilité prévues...».

Основания

Приведение в соответствие с английским текстом, который является более полным.

Статья 8

Мы предлагаем заменить в трех местах слово «dommage» словом «préjudice».

Кроме того, нам представляется уместным использовать в английском тексте выражение «loss, damage or expense» вместо слова «damage».

Эти изменения представляются нам необходимыми для соблюдения единства терминологии во всей конвенции.

Статья 9, пункт 1

Мы предлагаем сформулировать конец этого пункта следующим образом:

«...aux usages particuliers *au commerce considéré* ou aux réglement en vigueur».

Основания

Предлагаемый текст более соответствует английскому тексту; кроме того, неясно, на что указывает слово «ce» в нынешнем тексте.

Статья 13, пункт 1

Слова «leur caractère dangereux» следует заменить словами «la nature du danger».

Основания

Предлагаемый текст более соответствует английскому тексту, который представляется более правильным.

Статья 15, пункт 1

Мы предлагаем следующую формулировку для вводной части предложения:

«1. Le connaissement doit contenir *notamment* les indications suivantes:».

Основания

Предлагаемая редакция представляется нам более гибкой.

Статья 15, пункт 1 f

Мы предлагаем следующую редакцию:

«*f*) le port de chargement en vertu du contrat

de transport et la date de prise en charge des marchandises *par le transporteur* au port de chargement».

Основания

Приведение в соответствие с английским текстом.

Статья 16, пункт 1

a) Слово «d'unité» следует заменить словами «de pièces».

Основания

Приведение в соответствие с терминологией статьи 15, пункт 1 *a*.

b) Мы предлагаем привести французский текст в соответствие с английским следующим образом:

«...prise en charge ou mise à bord, lorsqu'un connaissement embarqué a été délivré, ou qu'il n'a pas eu les moyens...».

Статья 17, пункты 1, 2 и 4

Слова «de toutes pertes, dommages ou dépenses» следует заменить словами «de tout préjudice».

Основания

Соблюсти единую терминологию во всей конвенции (см., в частности, текст статьи 5, пункт 1).

Статья 21, пункт 2 b

Мы предлагаем следующую редакцию:

«Le Tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si la garantie est suffisante *ainsi que sur toutes questions relatives à la garantie*».

Основания

Французский текст неточно передает английский текст.

V. Замечания других международных организаций

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАЛАТА ПО СУДОХОДСТВУ

[*Подлинный текст на английском языке*]

ПРЕАМБУЛА

Предлагаемый пересмотр окажет воздействие на целый ряд областей.

A. Область экономики

То, что предлагается, является существенным расширением ответственности перевозчика, которое фактически означает перенесение ответственности со страховщика груза на страховщика ответственности перевозчика. При изучении последствий такого перенесения, а также его воздействия на международные страховые сделки следует принимать во внимание критерий расходов. Возложение большей ответственности на перевозчика повлечет за собой увеличение его расходов и, в конечном счете, повышение фрахтовых ставок. Из всех предпринятых исследований вполне очевидно, что ожидать пропорционального снижения расходов по страхованию грузов не следует. В этой связи можно сослаться на проведенное секретариатом ЮНКТАД исследование по страхованию морских грузов, документ TD/B/C.3/120 от 9 мая 1975 года, и в особенности на пункт 176 (часть первая, глава 8):

«Последнее, но не менее важное,— возложение на перевозчиков обязанности осуществлять полное страхование груза от потери или повреждения с учетом того, что большинство судовладельцев происходит из небольшого числа развитых стран с рыночной экономикой, повлечет за собой дальнейшее сосредоточение дела страхования морских грузов в руках страховых рынков соответствующих развитых стран. Это нанесет ущерб возникающим страховым рынкам развивающихся стран и будет со всей очевидностью противоречить рекомендациям 42/III, принятым на третьей Конференции (Сантьяго, май 1972 года), согласно статье I которых развивающиеся страны должны предпринять шаги, с тем чтобы предоставить возможность своим внутренним страховым рынкам заключать на этих рынках с учетом своих национальных экономических интересов, а также интересов в области страхования, страховые сделки, произведенные в результате их экономической деятельности, *включая их внешнюю торговлю,* в такой степени, в какой это технически осуществимо».

Отмена положений, оправдывающих обстоятельства в случае пожара и ошибки в судовождении, и конкретное установление ответственности за задержку в доставке груза наряду с перенесением бремени доказывания создадут ситуацию, приближающуюся к полной ответственности. Все исследования показывают, что это неэкономично и нежелательно. Это также будет не просто препятствовать тенденции развития местных страховых рынков, а фактически изменит ее на противоположную, поскольку передаваемый перевозчикам груз будет страховаться главным образом на традиционных международных рынках.

B. Область права

В этом подробном комментарии будет приведен целый ряд случаев, из которых станет ясно, что новый пересмотр повлечет за собой возникновение длительного и дорогостоящего судебного процесса. Он поставит на повестку дня нерешенные вопросы права, а также чрезвычайно трудные вопросы доказывания, которые воспрепятствуют достижению целей упрощения и ясности. Данный пересмотр может быть оправдан лишь тогда, когда будет доказано, что в резуль-

тате такого пересмотра могут быть достигнуты существенные экономические выгоды.

С. Практические трудности

В ряде примеров перевозчики видят практические причины того, почему будет трудно осуществить на практике новые нормы и почему они вызовут ограничения на введение новшеств в коммерческую документацию, что, в свою очередь, нанесет вред делу развития более эффективного транспортного обслуживания.

Следует признать, что конвенция такого рода, возможно, будет оказывать в течение многих лет существенное воздействие на документацию.

Статья 1

Пункт 4 [1]

Это определение включает в себя живых животных в качестве товаров, несмотря на то что они специально исключены из списка товаров по Конвенции 1924 года. Перевозчики могут вполне отказаться перевозить животных, если только им не будет разрешено это делать по условиям какого-либо конкретного договора. Следует рассмотреть следующие моменты:

1. Контроль над животными зачастую находится в руках сопровождающего лица.

2. Существуют особые риски, особенно в отношении ухода, который следует осуществлять за чрезвычайно ценными животными, например, специальное питание и вода. Нельзя предвидеть поведение животных в условиях переполненного корабля.

3. Почти полностью исключена вероятность того, что невиновная третья сторона понесет убытки, поскольку посредством индоссирования коносамента право собственности если и будет переноситься, то в исключительно редких случаях.

4. Доказать, что животные получали надлежащий уход, очень трудно. Специальные помещения для хранения трупов отсутствуют.

5. Заставить грузоотправителя практически застраховать эти риски на перевозчика — значит прибегнуть к наихудшему экономическому методу. Это также будет означать, что все животные будут застрахованы именно таким образом, независимо от того, желает этого грузоотправитель или нет. В некоторых случаях грузоотправители, возможно, предпочтут отправлять груз незастрахованным, поскольку стоимость страхования каким-либо методом, возможно, экономически неоправдана.

Для того чтобы избежать какого-либо дублирования Афинской конвенции, необходимо исключить положения, касающиеся багажа пассажиров. Поэтому первая фраза должна читаться следующим образом: «Груз означает любой вид грузов, за исключением живых животных и багажа пассажиров, ответственность за которые регулируется в соответствии с Афинской конвенцией о морской перевозке пассажиров и багажа, подписанной в Афинах 13 декабря 1974 года».

Пункт 5 [2]

По-видимому, не оправдано включение договоров, которые заключаются заочно на открытом рынке, где грузоотправитель находится по крайней мере в таком же положении, что и перевозчик. Перевозка таких грузов, как личные вещи, подержанные автомобили, экспериментальные грузы и транспортные средства, не осуществляется по условиям Гаагских правил.

В таких случаях стоимость груза носит субъективный характер или, другими словами, трудно поддается определению, тем самым делая установление страховых ставок настолько трудным делом, что платежи всегда будут содержать значительный элемент неопределенности. Такую неопределенность грузоотправитель может устранять сам.

Существуют также некоторые сомнения относительно того, включены ли договоры о перевозках крупных партий грузов.

Мы рекомендуем исключить эти категории. Это может быть осуществлено в соответствии с предложением по статье 2.

Статья 2

а) *Статья в целом* [3]

Последствием принятия этой статьи будет значительное сокращение числа случаев, когда генеральный груз, перевозимый в соответствии с коносаментом, будет перевозиться иначе, чем по типу коносамента Гаагских правил. Перевозчики в принципе готовы следовать условиям Гаагских правил, когда коносамент является соответствующим документом, однако его применение во всех договорах морской перевозки грузов, по-видимому, повлечет за собой ненужные ограничения на введение новшеств в торговлю. Неверно предполагать, что грузоотправитель во всех случаях нуждается в защите и желает ее.

Например, перевозки крупных партий грузов, экспериментальных грузов и товаров, не пред-

[1] Соответствующие положения см. статью 1 *c* Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (здесь и далее упоминается как «Брюссельская конвенция 1924 года» или «Конвенция 1924 года»).

[2] Сделанные в отношении этого пункта замечания применимы также к статье 2 проекта конвенции о морской перевозке грузов. Соответствующие положения см. статьи 1 *b* и 6 Брюссельской конвенции 1924 года.

[3] Соответствующие положения см. статью 10 Брюссельской конвенции 1924 года и статью 5 Протокола от 23 февраля 1968 года о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (здесь и далее упоминается как Брюссельский протокол 1968 года).

ставляющих коммерческой ценности, осуществляются без учета Гаагских правил, что создает преимущества для всех заинтересованных сторон. Поэтому мы рекомендуем восстановить в данном тексте следующие пункты:

«Если коносамент или подобный ему документ, удостоверяющий право собственности, не выдан, то стороны могут намеренно согласиться с тем, что положения данной Конвенции не применяются при условии, что выдан удостоверяющий договор документ и что заявление о согласии индоссировано на таком документе и подписано грузоотправителем.

В целях этой статьи договоры о перевозке определенного количества товаров в течение определенного периода времени считаются чартер-партиями».

b) Пункт 4 [4]

Настоятельно необходимо поставить слова «не являющимся фрахтователем» в конец пункта 4 статьи 2, с тем чтобы устранить какую-либо неопределенность в тех случаях, когда форма коносамента используется в качестве расписки по чартер-партии.

Статья 4

Пункт 1 [5]

Эта статья существенно расширяет пределы ответственности перевозчика. В соответствии со старыми нормами перевозчик нес ответственность с момента погрузки груза на корабль до момента его разгрузки. Сейчас же он будет обязан нести ответственность с момента принятия им груза до момента сдачи им груза. Последствием этого будет по существу превращение страхователя груза в страхователя ответственности судна. В результате этого, несомненно, возникает состояние неопределенности, а в будущем ведение судебного процесса станет значительно более дорогостоящим. Из этого никоим образом не вытекает, что все судебные дела, ведущиеся в различных странах, дадут один и тот же результат, и предусмотрительный владелец груза, по всей вероятности, будет вынужден осуществлять страхование, как если бы ныне существующие нормы остались в силе. В результате груз будет дважды застрахован на значительную часть времени перевозки, что, несомненно, увеличит расходы.

Пункт 2

В большинстве случаев судовладелец, «приняв груз», не является лицом, «в ведении которого находится данный груз». Он вполне может быть вынужден передать данный груз портовым властям или администрации складов в порту погрузки или в каком-либо промежуточном порту, и его ответственность за охрану или контроль будет прекращена.

Это является еще одним примером того, что осуществление страхования будет изъято из ведения традиционного страхователя груза и возложено на судовладельца, чьи общие риски возрастут. Это приведет к повышению стоимости страховки для перевозчика, что в конечном счете выразится в повышении фрахтовых ставок. Следует также отметить, что это возложит ответственность на перевозчика в тех случаях, когда он не осуществляет контроля и когда, следовательно, возложение на него дополнительной ответственности не будет способствовать выполнению им своих обязанностей.

Вероятность возникновения споров может быть снижена путем такого же ясного определения понятия «принятие груза», как и понятия «доставка». Поэтому первое предложение пункта 2 статьи 4 необходимо видоизменить следующим образом:

«Для целей пункта 1 считается, при отсутствии доказательств обратного, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия им этого груза под свою охрану в пределах территории порта до момента сдачи им груза:

a) путем его передачи... и т. д.».

Статья 5

Пункты 1, 2 и 4 [6]

Бремя доказывания возложено на перевозчика, с тем чтобы он доказал, что он принял все меры, которые разумно требовать во избежание таких обстоятельств и их последствий.

Перевозчики могут согласиться с тем, что некоторое усиление бремени доказывания может быть оправдано в тех случаях, когда причина в основном известна самому перевозчику. Однако предлагаемая формулировка является слишком суровой и ведет к новому виду ответственности, приближающемуся к полной ответственности.

Ограниченная возможность ссылки на пожар остается (см. пункт 4 статьи 5 проекта конвенции), однако ошибка в судовождении или вина в управлении не могут больше рассматриваться в качестве оправдания для судовладельцев. Повторяем снова, что это в значительной степени будет связано с вопросом перенесения бремени страхования.

Интересы грузоотправителя соблюдаются посредством возложения на судовладельца достаточной ответственности, с тем чтобы гарантировать, чтобы он действовал со всей ответственностью в отношении груза. В случае возникновения пожара и ошибки в судовождении это

[4] Соответствующие положения см. статьи 5 и 6 Брюссельской конвенции 1924 года.

[5] Соответствующие положения см. статью 1 *e* Брюссельской конвенции 1924 года.

[6] Соответствующие положения см. статьи 3 и 4 Брюссельской конвенции 1924 года.

положение в достаточной степени обеспечивается собственными интересами перевозчика. Если бремя доказывания, возложенное на него, не влечет за собой выполнения им своих обязанностей лучшим образом, а концентрирует риск до такой степени, когда страхование становится трудно осуществимым и очень дорогостоящим делом, то этим ничего не будет достигнуто, и увеличатся расходы мировой торговли. Целый ряд неопределенных факторов делают по существу невозможным количественное определение этого увеличения на международном уровне. Можно лишь сказать, что наличие этих неопределенных факторов неизбежно ведет к установлению более высоких ставок.

Следует отметить, что грузоотправители, перевозчики и страховщики выступают против этого положения.

Комиссии следует тщательно изучить экономические аспекты этих изменений и убедиться в том, что предлагаемые изменения не вызовут повышения фрахтовых ставок при небольшом компенсирующем сокращении страхового вознаграждения за груз или вовсе без такового. Если Комиссия не сможет убедиться таким образом, то предусмотренные Конвенцией 1924 года методы защиты должны применяться в такой степени, в какой это необходимо для того, чтобы избежать такого рода опасности.

Для того чтобы установить понятие «приведение судна в мореходное состояние», понадобилось несколько десятилетий ведения судебного процесса, а эти слова все еще толкуются поразному в различных правовых системах. Лишь юристы не отнесутся с опасением к судебному процессу, который понадобится провести, для того чтобы установить понятие «все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий».

Рекомендуется заменить положения пунктов 1 и 2 статьи 5 следующими положениями:

«Статья 5, пункт 1. Перевозчик несет ответственность за потерю, повреждение или расходы, возникшие в результате потери или повреждения груза, если обстоятельства, приведшие к потере или повреждению, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, и возникли в результате небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

Презумпция небрежности перевозчика или его служащих, или агентов будет сохраняться до тех пор, пока не будет доказано обратное, если повреждение или потери возникли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или неисправностью корабля».

«Статья 5, пункт 2. Независимо от положений пункта 1 этой статьи, перевозчик не несет ответственности за потери, повреждение или расходы, являющиеся результатом какой-либо небрежности или ошибки в управлении судном, или результатом пожара, до тех пор, пока не будет доказано, что обстоятельства, приведшие к таким потерям или повреждениям, или расходам, возникли в результате действительной ошибки или при осведомленности об этом перевозчика».

Пункт 3

Груз, местонахождение которого известно, иногда не может быть доставлен в течение 60 дней. Рекомендуется к тексту данного пункта добавить следующее предложение: «Если по истечении 60 дней перевозчик может указать местонахождение груза, то правомочное лицо может считать груз потерянным лишь после истечения еще одного 60-дневного периода».

Пункт 5

Если поправка к пункту 4 статьи 1 не будет принята, то будет все же необходимо изменить формулировку пункта 5 статьи 5, с тем чтобы устранить целый ряд неясностей. Предлагается следующий текст:

«Перевозчик освобождается от ответственности за живых животных, если потеря или повреждение являются результатом:

a) выполнения специальных инструкций, данных грузоотправителем, или их отсутствия;

b) особых рисков, связанных с перевозкой животных. При отсутствии доказательств обратного предполагается, что любые потери или повреждения возникли в результате этих особых рисков».

Пункт 6 [7]

Ссылка на благоразумие приемлема лишь по отношению к мерам, принятым во избежание таких обстоятельств или их последствий. Если задержка в доставке груза явилась результатом отклонения корабля от своего курса, для того чтобы доставить на сушу раненого моряка, жизни которого не угрожает опасность, но который нуждается в безотлагательной медицинской помощи, то перевозчик не освобождается от ответственности в соответствии с этой статьей. Если же перевозчик не изменит курс в данном случае, то по многим системам права он будет нести ответственность за отказ в медицинской помощи и подвергнется критике с точки зрения гуманности.

По-видимому, положениями этой статьи не охватываются разумные меры, принимаемые для того, чтобы избежать таких обстоятельств, которые предусмотрительно предполагаются заранее.

Задержка, приведшая к физическому повреждению груза, может быть вызвана производственными причинами. Если к данному аргументу отнестись с моральной точки зрения, то ни перевозчик, ни грузоотправитель обычно не не-

[7] Соответствующие положения см. статью 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года.

сут ответственности. (Интересное, но дорогостоящее дело может вестись по вопросу о том, принял ли перевозчик все разумные меры для того, чтобы избежать забастовки моряков.) Если же к данному аргументу отнестись с практической точки зрения, то ответственность за задержку будет еще одним примером непрактичного расширения ответственности судовладельцев, что приводит к большим затратам.

Поэтому мы рекомендуем, чтобы текст пункта 6 статьи 5 был изменен следующим образом:

«Перевозчик не несет ответственности за потерю, повреждение или задержку в доставке груза, явившихся результатом:

a) мер по спасанию или сохранению здоровья,

b) разумных мер по спасанию имущества на море,

c) трудовых споров».

Статья 6 [8]

Окончательных замечаний нельзя сделать до тех пор, пока не будут известны окончательные предложения. Однако могут быть сделаны следующие заявления общего характера:

1. Данный вопрос должен решаться на основе чисто практических соображений. По Конвенции 1924 года грузоотправитель имеет право заявлять о более высокой стоимости груза, в ответ на что перевозчик может требовать установления более высокой фрахтовой ставки. Это право редко использовалось, поскольку фрахтовые ставки, устанавливаемые перевозчиками, были выше, чем можно было получить от страховщиков груза. (Бортовые риски составляют лишь часть всех рисков страховщика груза, ответственность же перевозчика почти полностью охватывает все эти риски.) Если налагается большее ограничение, то и пределы страхования ответственности перевозчика будут бóльшими. Опыт в области морского страхования говорит о том, что это более дорогостоящий путь приобретения дополнительной страховки, и поэтому стоимость товаров в перспективе возрастает.

2. Если налагается большое ограничение, то грузоотправитель товаров низкой стоимости будет субсидировать грузоотправителя товаров высокой стоимости.

3. Большое ограничение увеличит общее число рисков перевозчика и вынудит страховщика ответственности перевозчика производить перестраховку на международных рынках по высокой цене, беря на себя таким образом часть обычных функций грузоотправителя.

4. В пункте 189 исследования TD/B/C.3/120 Секретариата ЮНКТАД говорится следующее:

«В заключение, поскольку создание ясного образца ответственности судовладельца как легко применимого, так и сокращающего судебный процесс к минимуму кажется абсолютно необходимым — в отношении суммы ответственности перевозчика за грузовое место, единицу отгрузки или за один килограмм веса,— то нет и необходимости устанавливать пределы, которые были бы выше, чем действительная ценность обычного груза. Как уже объяснялось в других главах данного исследования, страхование ответственности, осуществляемое в глобальном масштабе за относительно большую общую сумму, является в целом более дорогостоящим, чем страхование имущества за точную стоимость каждой отдельной партии товаров. Отсюда вытекает необходимость сохранения общей ответственности «за днище корабля» в разумных страховых пределах. При этом общая стоимость страхования груза плюс страхование ответственности перевозчика будут находится на своем самом экономичном уровне».

Статья 7

Пункт 1 [9]

Выражение «на договоре или на деликте» хорошо известно в коммерческих кругах, однако оно не имеет всеобщего применения. Мы рекомендуем поставить в конец этой статьи слова «или на чем-либо ином».

Статья 9

Пункт 1 [10]

По общему мнению, перевозка контейнеров на палубе является практикой контейнерных перевозок грузов. Для того чтобы избежать возможного возбуждения судебного процесса, в конец пункта 1 статьи 9 следует добавить следующее:

«Помещение груза в контейнеры рассматривается как соглашение о перевозке груза на палубе».

Пункт 4

Перевозка груза на палубе вполне возможна и без той степени безответственности, которая предусматривается статьей 8. Этот пункт должен быть исключен.

Статья 13

Пункт 1

Перевозчикам известны случаи, когда опасные или загрязняющие материалы перевозились без вскрытия их содержимого, и поэтому представляется, что к этим материалам следует относиться таким же образом, как к опасным грузам.

[8] Соответствующие положения см. статью 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года и статью 2 Брюссельского протокола 1968 года.

[9] Соответствующие положения см. статью 3 Брюссельского протокола 1968 года.

[10] Соответствующие положения см. статью 1 *c* Брюссельской конвенции 1924 года.

Слова «если необходимо» и «когда это возможно» должны быть исключены из текста, поскольку они являются лазейкой для небрежных или нечестных грузоотправителей.

Мы рекомендуем, чтобы текст пункта 1 статьи 13 после внесения поправок был следующим:

«Когда грузоотправитель передает перевозчику опасные грузы, которые в целях этой статьи рассматриваются как включающие в себя опасные или загрязняющие материалы, то он информирует перевозчика о характере грузов и указывает характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель маркирует или обозначает удобным образом такие грузы как опасные».

Статья 14

Пункт 1 [11]

В целях ясности текст данного пункта должен быть исправлен следующим образом: «Когда груз поступает под охрану перевозчика в пределах территории порта...», с тем чтобы он соответствовал тексту пункта 2 статьи 4.

Статья 15

Статья 15 в целом и пункт 1 этой статьи [12]

Нежелательно включать требования, основанные на нынешней практике, которая постоянно подвергается пересмотру. Содержание коносамента будут определять коммерческие требования грузоотправителей и банков. Статья 16 предоставляет грузоотправителю защиту, в которой он нуждается. Текст же статьи 15 должен быть полностью исключен.

В некоторых случаях эти требования так или иначе не пригодны для работы. В частности, подпункт *f* не может быть выполнен в случае получения партии грузов в течение определенного числа дней и не может быть применен в коносаменте, подтверждающем, что товары погружены. Подпункт *h* предполагает, что оригиналов может быть больше, чем один. Сейчас же цель состоит в том, чтобы свести число коносаментов лишь к одному оригиналу. Подпункт *k* может создать трудности и означает появление дополнительной документации в случае перепродажи груза.

Пункт 2 [13]

По указанным в пункте 1 статьи 15 причинам слова «дата или даты погрузки» должны быть исключены.

Статья 16

Пункт 4

Во втором предложении содержится нелогичный вывод, особенно в случаях заключения чартер-партий, когда фрахтователь и грузоотправитель являются одним и тем же лицом и когда, таким образом, выдаваемый коносамент является лишь квитанцией, а неупоминание о фрахте может быть законным желанием фрахтователя. Более разумным предположением, применимым в период последующего индоссирования коносамента,— сделка, стороной которой перевозчик не является,— служит предложение о том, что перевозчики устанавливают стоимость фрахта в своих интересах и что должен существовать какой-то долг, до уплаты которого должно сохраняться право перевозчика на удержание имущества. Поэтому этот пункт предлагается исключить, с тем чтобы сохранить нынешнее положение, при котором перевозчик утрачивает свое право на удержание имущества до уплаты долга лишь после получения определенной квитанции — отметки «фрахт оплачен» на коносаменте.

Статья 17

Пункт 3

Мы считаем нежелательным и ненужным то, что отношения между грузоотправителем и перевозчиком в связи с гарантийными письмами должны строиться в соответствии с этой конвенцией. Данный пункт должен быть исключен.

Пункт 4

В подобном случае перевозчик либо окажется невинной жертвой нечестного нанимателя, либо будет лишен права на ограничение ответственности по статье 8. Поэтому данный пункт должен быть исключен.

Статья 18

Если в статью 4 не будут внесены рекомендованные поправки, то текст данной статьи должен быть исправлен следующим образом:

«Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий получение груза по договору перевозки, то такой документ является доказательством prima facie приема перевозчиком под свою охрану на территории порта грузов, описанных в нем».

Статья 19

Пункт 5

Если же необходимо установить ответственность за задержку в доставке груза, то мы рекомендуем, по крайней мере, поставить в конец данного пункта слова «его служащих или агентов».

---

[11] Соответствующие положения см. статью 3 (3) Брюссельской конвенции 1924 года.

[12] Соответствующие положения см. статью 3 (3 *a* и *c*) Брюссельской конвенции 1924 года.

[13] Соответствующие положения см. статью 3 (7) Брюссельской конвенции 1924 года.

Статья 20

Пункт 1 [14]

Коммерческие интересы требуют быстрого разрешения споров: срок в «один год» является более предпочтительным согласно конвенциям СИМ [15] и СМР [16].

Статья 21

Хотя мы высоко ценим стремление тех, кто предложил внести эту статью, однако мы считаем, что, по-видимому, они зашли слишком далеко. Мы рекомендуем исключить из текста подпункты *b*, *c* и *d*, либо, если это неприемлемо, то по крайней мере исключить два подпункта из вышеперечисленных, поскольку данная формулировка статьи может привести к «произвольному выбору места суда» и к последующим неопределенностям, которые в перспективе станут причиной увеличения расходов на страхование.

Статья 23

Пункт 3

Это положение не является необходимым и, следовательно, должно быть исключено.

Статья 25

Пункт 2 [17]

Мы рекомендуем добавить к тексту данного пункта следующее: «Конвенция о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов, подписанная в Брюсселе 2 декабря 1971 года, или...».

МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ КОМИТЕТ (ММК)

[*Подлинный текст на английском языке*]

Для того чтобы ММК как таковой мог рассмотреть поправки к действующей Брюссельской международной конвенции 1924 года о коносаментах, а также Протокол 1968 года к ней, XXX Гамбургская конференция ММК обсудила некоторые важные вопросы существа, в результате чего были приняты так называемые «рекомендации относительно Гаагских правил». В этих рекомендациях, помимо предложения о немедленной ратификации Протокола 1968 года, затрагиваются следующие вопросы:

Период ответственности

Основание ответственности

Задержка в доставке

Ограничение ответственности

Ограничение по времени

В ходе работы Рабочей группы ЮНСИТРАЛ ММК ранее представил Рабочей группе письменную рекомендацию о том, чтобы вопрос о гарантийных письмах не рассматривался в Конвенции. ММК считает, что предлагаемые положения могут быть поняты как косвенное юридическое признание использования таких гарантийных писем, а также считает, что предлагаемое в пункте 3 статьи 17 положение, исключающее право регресса перевозчика в отношении грузоотправителя, является нежелательным, примитивным и несправедливым.

В 1974 году ММК и Международная торговая палата (МТП) создали специальную Рабочую группу в целях изучения возможных последствий изменений в системе ответственности перевозчика с точки зрения расходов, связанных с «риском», и 8 октября 1975 года был представлен доклад о выводах этой Рабочей группы. Следует отметить, что выводы Рабочей группы в большой мере согласуются с замечаниями Комитета ЮНКТАД по страхованию морских грузов, сделанными на его совещании в Женеве в октябре — ноябре 1975 года (см., в частности, проекты резолюций, содержащиеся в документах TD/B/C.3 (VII)/SC/L.2, пункт 3, и TD/B/C.3 (VII)/SC/L.5, пункт 3, а также проект доклада TD/B/C.3 (VII)/SC/L.6, пункт 15).

Рекомендации относительно Гаагских правил, принятые ММК на его XXX Гамбургской конференции

1—5 апреля 1974 года на Гамбургской конференции ММК, в работе которой принимали участие эксперты по морскому праву примерно из 30 стран, обсуждались некоторые из главных вопросов, находящихся в настоящее время на рассмотрении Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок. Национальным ассоциациям ММК ранее было предложено изложить свои взгляды, а в августе 1973 года Международный подкомитет представил Рабочей группе ЮНСИТРАЛ ответ на некоторые из вопросов (в частности, относительно ответственности перевозчика за задержку).

Цель настоящих рекомендаций заключается в том, чтобы изложить общие взгляды кругов, связанных с морскими перевозками. Они представляют собой обобщение интересов перевозчиков и грузоотправителей. Были выдвинуты предложения в отношении упрощения нынешних правил к выгоде всех сторон. Перераспределение риска между перевозчиком и грузоотправителем в направлении возложения большего риска на грузоотправителя как таковое было признано нецелесообразным. Разумеется, существует взаимосвязь между распределением риска и стоимостью фрахта. Поэтому существенное изменение распределения риска в ущерб перевозчику неизбежно приведет к увеличению транспортных расходов.

[14] Соответствующее положение см. пункт 4 статьи 3 (6) Брюссельской конвенции 1924 года и статью 1 (2) Брюссельского протокола 1968 года.

[15] Международная конвенция о перевозке грузов по железным дорогам подписана в Берне 25 октября 1962 года.

[16] Конвенция о договоре о международной перевозке грузов по железным дорогам подписана в Женеве 19 мая 1956 года.

[17] Соответствующие положения см. статью 4 Брюссельского протокола 1968 года.

Ратификация Протокола 1968 года

Правила и практика морских перевозок постоянно подвергаются изменениям, и это совершенно правильно. Когда в этом отношении с помощью международных конвенций будет достигнута унификация права, необходимы будут специальные соображения для расширения масштаба применения этих правил и обеспечения того, чтобы международное единообразие, существующее в настоящее время, не было поставлено под угрозу. Необходимо добиваться, чтобы любое предложение, касающееся изменений в действующем праве, было хорошо обоснованным и пользовалось поддержкой большого числа стран.

На Конференции было признано, что в Протоколе 1968 года о внесении поправок в Конвенцию 1924 года о коносаментах содержатся важные улучшения, которые необходимо принять без дальнейшего отлагательства. Так, в Протоколе 1968 года содержатся положения, устраняющие некоторые из встречающихся трудностей путем применения ограничения на единицу отгрузки в контейнерных перевозках посредством введения «контейнерной формулы», согласно которой надлежащими единицами становятся грузовые места в контейнере, а не сам контейнер, при условии что они были перечислены в коносаменте. Кроме того, значительно улучшилось положение истцов в отношении тяжелых единиц в результате дополнения ограничения на единицу груза ограничением на килограмм груза (30 франков Пуанкаре). Правила, дающие служащим судовладельца право на те же изъятия и ограничения ответственности, какими пользуется сам судовладелец, также вполне обоснованы и настоятельно необходимы, так же как и правила, разъясняющие положение добросовестного индоссатора коносамента. Кроме того, положения, касающиеся возможности продления срока исковой давности, а также специального трехмесячного срока давности для регрессных исков, необходимы для устранения нынешней неясности в некоторых странах, подписавших Конвенцию, и, таким образом, облегчения разбирательства претензий. По этим причинам ММК принял следующую рекомендацию:

принимая во внимание,

что желательны дальнейшие поправки к Гаагским правилам, помимо поправок, включенных в Протокол 1968 года,

что неизбежно потребуется некоторое время, прежде чем будет достигнуто международное соглашение в отношении дальнейших поправок, а также

неотложную необходимость для международной торговли пользоваться выгодами Протокола 1968 года, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ в кратчайшие возможные сроки ратифицировать Протокол 1968 года.

Период ответственности [1]

Принцип Гаагских правил, согласно которому период ответственности ограничивается временем от погрузки до разгрузки (так называемый принцип «от тали до тали»), может быть удовлетворительным в трамповых перевозках, когда перевозчик часто не имеет собственных средств хранения товаров перед погрузкой или после разгрузки. Однако положение может быть совершенно иным в линейной торговле, особенно когда сам перевозчик не расстался с грузом на момент прекращения действия в данном случае Гаагских правил. Неясно тогда, какие правила применяются в отношении ответственности перевозчика и в какой степени перевозчик имеет право на освобождение от ответственности по различным национальным законам. По этим причинам и в целях достижения большего единообразия ММК в принципе согласился с нынешним проектом положения, подготовленным Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, и принял следующую рекомендацию:

принимая во внимание, что в принципе период ответственности должен охватывать весь период, когда груз находится под охраной перевозчика, и поэтому необходимо распространить ответственность перевозчика за пределы нынешнего периода, предусмотренного Гаагскими правилами (принцип «от тали до тали»), ММК

РЕКОМЕНДУЕТ распространить период ответственности на период, во время которого груз находится под охраной перевозчика в порту погрузки в процессе перевозки и в порту разгрузки, при условии, однако, что, *в частности,* груз не будет считаться находящимся под охраной перевозчика

в порту погрузки

до фактического получения его перевозчиком для отправки или

в порту разгрузки,

если груз согласно закону или обыкновению передан какой-либо власти или надлежащей третьей стороне, которая не может контролироваться перевозчиком.

Основание ответственности [2]

Поскольку цель заключалась в том, чтобы предложить только такие поправки, которые были бы выгодны всем заинтересованным сторонам, и воздержаться от изменений, которые могут привести к нежелательным экономическим последствиям, ММК решил *сузить* имеющееся сейчас у перевозчика право на возражение путем ссылки на навигационную ошибку или управление судном, но *сохранить* это право на

[1] Статья 4 проекта конвенции о морской перевозке грузов.

[2] Статья 5 проекта конвенции о морской перевозке грузов.

возражение в том, что касается чисто навигационных ошибок.

Предлагается исключить вторую часть права на возражение путем ссылки на ошибку в управлении судном. Некоторые страны — участницы Конвенции испытывали трудности в том, что касается точного определения значения «управление судном» в отличие от «содержание и хранение груза». ММК считает, что исключение этой части возражения ответчика в значительной степени облегчит урегулирование претензий и уменьшит необходимость в тяжбах. С другой стороны, исключение возражения ответчика в отношении навигационной ошибки будет предполагать существенное изменение в нынешнем распределении риска между перевозчиком и грузовладельцем. Следует также иметь в виду, что прямо выраженное положение, возлагающее на перевозчика ответственность за задержку в доставке, еще более усугубит это изменение. Исключение возражения ответчика путем ссылки на пожар также окажет значительное влияние на нынешнее распределение риска. Предложенный Рабочей группой ЮНСИТРАЛ «компромисс», предусматривающий исключение возражения ответчика в отношении пожара и возложение бремени доказывания небрежности со стороны перевозчика на грузовладельца, не уравновесит такое изменение в распределении риска. В этом случае нет никакого сомнения в том, что выплачиваемые перевозчиками премии по страховой защите и взаимному страхованию судовладельцев возрастут, и благодаря наличию многих факторов соответствующее уменьшение размера страховых премий за страхование груза не будет иметь места. Морские страховщики грузов получают от перевозчиков не более 10—20 процентов сумм, выплачиваемых грузовладельцам. *Трудности, связанные с оценкой* увеличивающихся возможностей предъявлять регрессные иски, которые будут вытекать из исключения традиционных возражений перевозчиков (то есть ссылок на навигационную ошибку и пожар), не позволят страховщикам груза сократить нынешний размер страховых премий, по крайней мере до тех пор, пока не будет накоплен достаточный опыт в отношении воздействия этого изменения. Поэтому исключение указанных возражений ответчиков приведет к *общему повышению страховых расходов* в ущерб всем заинтересованным сторонам.

Кроме того, для того чтобы ясно дать понять, что не планируется никаких существенных изменений в отношении распределения риска, необходимо разъяснить в любой возможной «общей формуле ответственности», что она основывается на концепции небрежности, с тем чтобы не сложилось впечатление, что ее основой в большей или меньшей мере является «строгая ответственность с исключениями». По этим причинам ММК предлагает следующую рекомендацию:

1. *принимая во внимание,*

что выражение «управление судном» оказалось трудно толковать, и поэтому оно приводит к большому числу тяжб, и что его исключение не будет иметь никаких серьезных экономических последствий, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ исключить право на возражение путем ссылки на ошибку «в управлении судном»;

2. *считая,* что исключение права на возражение путем ссылки на «навигационную ошибку» приведет к повышению общих транспортных расходов, поскольку повышение ответственности перевозчика приведет к более высоким фрахтовым ставкам без соответствующего уменьшения стоимости страхования грузов, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ сохранить право на возражение путем ссылки на «навигационную ошибку»;

3. *считая,* что исключение «права на возражение путем ссылки на пожар» приведет к повышению общих транспортных расходов, поскольку увеличение ответственности перевозчика приведет к более высоким фрахтовым ставкам без соответствующего уменьшения стоимости страхования грузов, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ сохранить «право на возражение путем ссылки на пожар»;

4. ММК далее

РЕКОМЕНДУЕТ в случае изменения нынешних положений Гаагских правил об ответственности прямо предусмотреть в любых таких новых положениях, что ответственность перевозчика основывается на ошибке или небрежности.

Задержка в доставке [3]

Вопрос о том, предусматривают ли настоящие Гаагские правила ответственность перевозчика за задержку, вызывает широкие дискуссии. В любом случае ясно, что при разрешении вопроса о том, существует ли ответственность за задержку, необходимо должным образом учитывать неясности в отношении продолжительности морского рейса по сравнению с транспортировкой по воздуху и по суше. Причины возложения на морского перевозчика обязательной ответственности за задержку могут существенным образом отличаться друг от друга в зависимости от типа торговли, дальности рейса и других обстоятельств. Если такая ответственность может казаться вполне естественной в современных малокаботажных линейных перевозках, то сомнительно, должна ли быть обязательной ответственность за задержку в трансокеанских трамповых перевозках, при которых

[3] Пункты 1 и 2 статьи 5 проекта конвенции о морской перевозке грузов.

трудности для перевозчика зачастую усугубляются в результате отсутствия у него контроля над береговыми устройствами. Тем не менее уже тот факт, что государства, которые являются участниками Гаагских правил в их существующей формулировке, имеют разные взгляды относительно надлежащего толкования Правил в этом отношении, служит достаточным оправданием необходимости разъяснения этого вопроса при любом предстоящем пересмотре Гаагских правил. Таким образом, в связи с тем что суды некоторых государств-участников уже признали обязательную ответственность «перевозчика по Гаагским правилам» за задержку — принцип, который в некоторых государствах уже включен в национальное законодательство о применении Гаагских правил,— ММК предлагает следующую рекомендацию:

считая, что существующая формулировка Гаагских правил не включает какого-либо конкретного положения об ответственности за задержку в доставке груза и что, однако, в некоторых странах Гаагские правила толкуются как предусматривающие такую ответственность, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ дополнить Гаагские правила прямо выраженными положениями, касающимися задержки в доставке груза, аналогично правилам ответственности, какие применяются в отношении потери или повреждения груза, но предусмотреть, чтобы компенсация за задержку всегда ограничивалась такими прямыми и разумными потерями, какие перевозчик мог предвидеть во время заключения договора в качестве возможного последствия задержки, и, кроме того, она должна ограничиваться суммой, не превышающей стоимости фрахта. Однако совокупная ответственность перевозчика за потери, повреждения и задержку ни в каких случаях не должна превышать тот предел, который действовал бы при полной физической гибели груза, в отношении которого возникла ответственность.

Ограничение ответственности [4]

Лицам, практически применяющим морское право, хорошо известен тот факт, что существующая формулировка положений Гаагских правил, касающихся ограничения ответственности, имеет тенденцию порождать тяжбы, в ходе которых истцы — часто без всякого успеха — стремятся «сломать» это ограничение. В результате этого возникают расходы, от которых не выигрывает никто, и создается неопределенность в отношении максимальной потенциальной ответственности перевозчика с вытекающими отсюда трудностями в плане установления необходимого объема страхования. Поэтому ММК выступает за разработку нового текста с целью внести ясность в данный вопрос и предлагает следующую рекомендацию:

считая, что основной целью положений, касающихся ограничения ответственности, является четкое определение максимальных пределов потенциальной ответственности перевозчика и установление, таким образом, твердой основы для страхования такой ответственности, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы перевозчик всегда имел право на ограничение ответственности, если только потери, повреждения или задержка не были вызваны его личным действием или бездействием, совершенным с намерением причинить ущерб или в результате небрежности и с сознанием того, что такой ущерб, вероятно, возникнет.

Ограничение по времени [5]

Положения, касающиеся сроков исковой давности, всегда неблагоприятны для истцов, поскольку они имеют тенденцию урезать их средства защиты даже тогда, когда иски, если бы не было ограничения по времени, могли бы быть удовлетворены. Это, однако, является обязательным следствием любой нормы права, касающейся срока давности. Основания необходимости норм о сроках давности как таковых не вызывают сомнения, однако эти нормы должны быть ясными и легко применимыми на практике. *Увеличение* существующего срока для предъявления иска не является гарантией того, что истцы всегда будут делать это своевременно; напротив, изменение нынешнего одногодичного срока может создать неопределенность в других областях — например, в области национального законодательства — в отношении правильного срока. Кроме того, для вынесения решения по искам может быть необходим тот факт, что срок, превышающий один год, не требует увеличения установленного в нормах права срока давности, поскольку этот срок может быть увеличен по соглашению сторон. Это часто делается на практике. Для того чтобы предупредить всякую неопределенность в этом вопросе, Протокол 1968 года о поправках к Гаагским правилам прямо предусматривает, что такое соглашение является возможным. Поэтому ММК предлагает следующую рекомендацию:

учитывая пользу сохранения прочно укоренившегося одногодичного срока для предъявления иска, то обстоятельство, что одногодичный срок не является настолько коротким, чтобы причинять затруднения на практике, и возможность увеличения данного срока по соглашению сторон прямо предусматривается в Протоколе 1968 года, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ сохранить одногодичный срок для предъявления иска.

---

[4] Статьи 6 и 8 проекта конвенции о морской перевозке грузов.

[5] Статья 20 проекта конвенции о морской перевозке грузов.

ДОКЛАД СОВМЕСТНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ММК/МТП ПО ОТВЕТСТВЕННОСТИ И СТРАХОВАНИЮ

1. *Введение*

Вышеуказанная Рабочая группа была создана ММК и МТП в 1974 году в целях проведения статистического исследования возможных последствий изменений в системах ответственности перевозчика для расходов, связанных с риском (см. ICC Doc. 301/261, 1974-03-18). Первоначально Рабочая группа получила инструкции заниматься лишь морским транспортом.

Профессор Ян Рамберг, главный юрисконсульт ММК, был избран председателем, а в заседаниях Рабочей группы принимали участие следующие эксперты: г-н К. Шаллинг и г-н Дж. С. Масе (Международный союз морского страхования — МСМС), г-н Декур (грузоотправители), г-н С. У. Рис (МТП), г-н Г. Б. Брунн (Deutscher Transport Versicherungs — Verband e. v.), г-н Р. М. Ф. Даффи (Международная палата по судоходству — МПС), г-н Н. М. Хадсон (Институт лондонских морских страховщиков), г-жа Клер Лежандр (Синдикат французских обществ морского страхования).

Заседания Рабочей группы состоялись 12 марта 1974 года и 8 октября 1975 года в штаб-квартире МТП в Париже. На заседании, состоявшемся 12 марта 1974 года, было решено, что данное исследование как первый шаг должно ограничиться анализом последствий исключения конкретных возражений морского перевозчика — путем ссылки на навигационную ошибку и ошибку в управлении судном и пожар. Поскольку впоследствии появился окончательный проект Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по законодательству в области морских международных перевозок, это исследование было сконцентрировано на новом положении об ограничении ответственности, содержащемся в этом проекте (статья 5), в соответствии с которым предлагается исключение указанных возражений, однако с изменением правила о бремени доказывания в связи с ущербом, причиненным пожаром, в пользу перевозчика.

2. *Статистическая информация*

Высказывалось предположение, в частности в Гамбургских рекомендациях ММК 1974 года, относительно Гаагских правил, в которых предлагается *сохранить* возражения со ссылкой на навигационную ошибку (не включая, однако, возражение со ссылкой на ошибку в «управлении судном») и на пожар, что такое измененное распределение риска между перевозчиком и грузовладельцем приведет к *повышению общих* расходов, связанных с риском. Ожидается, что страховые премии перевозчика, выплачиваемые по системе страхования, основанной на защите интересов и взаимном страховании судовладельцев (P& I), увеличатся, но при этом страховые премии, выплачиваемые за страхование грузов, не уменьшатся на соответствующую величину. Это объясняется главным образом тем, что чистая сумма, получаемая грузовладельцами, никогда не бывает равна валовой сумме, выплачиваемой перевозчиками и их страховщиками. Разница между валовой и чистой суммами включает накладные расходы и внешние расходы обеих сторон на выплату гонораров адвокатам, арбитрам и т. д.

Рабочая группа обратилась к страховщикам системы P&I и к страховщикам грузов с просьбой обосновать вышеуказанное предположение статистическими данными, однако получила ответ, что дать достоверную статистическую информацию, основываясь на чисто гипотетической ситуации, невозможно. Нельзя обосновать с помощью достоверной статистической информации предположение о том, что данное изменение приведет к повышению общей стоимости страхования, пока не будут вынесены решения по искам, основанные на новом правиле об ответственности. Однако из различных источников была получена информация о том, что сумма, выплачиваемая страховщиками грузов за так называемые риски ФПА (то есть те риски, которые в первую очередь связаны со столкновениями, посадками на мель и пожарами, а также общей аварией, которая часто является их результатом), составляет около $^1/_5$ от *общей* суммы, выплачиваемой за все риски. Это означает, что исключение возражений перевозчика со ссылкой на навигационную ошибку и пожар, без сомнения, в значительной степени перенесет риск на перевозчика, а также ослабит заинтересованность грузовладельца в страховании своего груза от рисков ФПА.

3. *Оптимальное правило об ответственности*

На данном этапе Рабочая группа не хотела останавливаться на общем вопросе о том, что должно быть составлено правило об ответственности в законодательстве о перевозках грузов, чтобы оно давало наилучшие с точки зрения экономии результаты. Однако в отношении предлагаемого исключения возражений со ссылкой на навигационную ошибку и пожар Рабочая группа хотела бы сделать следующие заявления:

3.1. *Разумность*

Вопрос о *разумности* никакого значения здесь не имеет, поскольку получить стоимостное выражение повышения риска не трудно. В конечном счете грузовладелец прямо или косвенно будет вынужден оплачивать повышение стоимости, вызванное повышением ответственности перевозчика.

3.2. *Предупреждение потерь*

Не ожидается, что предлагаемое изменение будет иметь какое-либо *«дисциплинирующее» воздействие*, которое приведет к уменьшению потерь и повреждений груза, поскольку навигационные ошибки и пожары неизбежно сказываются и на собственности самого перевозчика, что

является весьма достаточным фактором предупреждения.

3.3. *Согласование права, регулирующего перевозки грузов*

Изъятие права на возражение путем ссылки на навигационную ошибку и пожар привело бы к достижению большей согласованности права морской перевозки грузов с другими отраслями транспортного права. Такое упрощение имело бы особое значение в тех ситуациях, когда перевозчик берет на себя обязательство перевозить груз разными средствами транспорта. Однако нелегко определить, какие *экономические* преимущества можно извлечь из такого упрощения.

3.4. *Чем должен покрываться риск потерь или повреждения груза — ответственностью перевозчика или страхованием груза?*

Имеется определенное единое международное мнение, что риск потерь или повреждения груза должен, по крайней мере в первую очередь, покрываться страхованием груза. Грузовладельца никоим образом нельзя обязывать путем императивного законодательства покупать для себя защиту от такого риска только лишь у перевозчика. Грузовладелец, который желает защитить себя «застрахованным коносаментом», выданным перевозчиком, должен, безусловно, иметь возможность сделать это, однако его нельзя прямо или косвенно обязывать использовать это средство как единственный путь получения желаемой защиты. Этот фактор также отмечался в последнем исследовании ЮНКТАД по страхованию морских грузов (TD/B/C.3/120 от 9 мая 1975 года), в котором, в частности, подчеркивалось, что развивающиеся страны должны осуществлять больший контроль над страхованием таких рисков, чем до сих пор.

3.5. *Имеется ли необходимость защищать право страховщиков груза на регрессный иск путем императивного законодательства?*

Рабочая группа не пожелала сделать какое-либо общее заявление относительно желаемой сферы действия императивного законодательства об ответственности перевозчика, однако подчеркнула опасность того, что увеличение случаев предъявления регрессных исков может привести к увеличению общей суммы расходов, связанных с «риском», в ущерб интересам, касающимся груза. Будущие международные конвенции о морской перевозке грузов должны быть составлены таким образом, чтобы избежать «двойного» покрытия — посредством ответственности перевозчика и его страховки, а также посредством страхования самим грузовладельцем. С технической точки зрения это может быть достигнуто путем разрешения грузовладельцу уменьшать ответственность перевозчика в тех случаях, когда он защищен страхованием груза.

3.6. *Способствует ли предлагаемая отмена возражений перевозчика тенденции к установлению «полной ответственности перевозчика»?*

Безусловно, дополнительное бремя, возлагаемое на морских перевозчиков в результате предлагаемого изменения ответственности, даст новые аргументы тем, кто выступает за систему «полной ответственности перевозчика». До тех пор пока такая расширенная ответственность является *факультативной* для грузовладельца, она может быть приемлема. Однако Рабочая группа не видит каких-либо преимуществ для грузовладельца, если он будет *вынужден* придерживаться этой системы на основании императивного законодательства, что увеличит нынешний риск для перевозчика и тем самым побудит его брать на себя дополнительные риски до уровня «полной ответственности перевозчика».

3.7. *Международное единообразие законодательства в области морских перевозок грузов*

Рабочая группа желает подчеркнуть наличие опасности нарушения существующего международного единообразия законодательства в области морских перевозок грузов, которое было достигнуто в Брюссельской конвенции 1924 года о коносаментах (Гаагские правила). Ни в коем случае нельзя допускать, чтобы одни государства ратифицировали новую конвенцию, в то время как другие государства воздержались от этого. Это привело бы к бесконечным осложнениям и спорам в отношении применимого законодательства и юрисдикции и к своего рода поискам наиболее выгодного суда, когда истцы будут стремиться выбрать такое место для предъявления иска, где, как они считают, будут лучше всего защищены их интересы. Это противоречило бы интересам всех сторон. Поэтому Рабочая группа считает, что соглашаться с предлагаемым изменением системы распределения риска не следует до тех пор, пока не будет достаточной гарантии того, что новая конвенция, содержащая такое новое правило об ответственности, будет признана по меньшей мере так же широко, как и действующие Гаагские правила.

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ

[*Подлинный текст на английском языке*]

Статья 1

Пункт 1

Договор перевозки товаров морем на основе коносамента не всегда заключается грузоотправителем. В тех случаях, когда резервирование мест на судне предшествует передаче груза перевозчику при сделках купли-продажи на условиях ФОБ или ФАС, договор перевозки грузов морем заключается грузополучателем. Поэтому упоминание грузоотправителей как единственных участников договора перевозки представляется не совсем точным. Желательно использовать тер-

мин «сторона, передающая груз» вместо термина «грузоотправитель», или в противном случае определить значение термина «грузоотправитель» в целях настоящей конвенции.

Пункт 4 [1]

Если принять такое определение, то тогда перевозчик будет нести ответственность не только за утрату грузов, но также и за повреждение упаковки и за ее износ. Между тем, упаковка может быть такого рода, что в процессе перевозки она будет неизбежно подвержена повреждениям и естественному износу. Перевозчик не должен нести ответственность за ущерб, причиненный упаковке, и за ее износ.

Ответственность перевозчика за упаковку возможна только в том случае, когда используется для перевозки упаковка длительного пользования, как, например, контейнеры, паллеты или сходные с ними предметы. В этой связи представляется желательным изменить следующим образом формулировку пункта 4 статьи 1:

«Груз» означает любой вид грузов, включая живых животных; в тех случаях когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете длительного пользования, предназначенном для перевозки или упаковки, такие предметы перевозки и упаковки, если они предоставлены грузоотправителем, означают «груз».

Пункт 5 [2]

Как указывалось выше (см. замечания по пункту 1 данной статьи), стороной в договоре перевозки товаров морем не всегда является грузоотправитель.

Статья 2

Пункт 3

Это положение не имеет практического значения. Само собой разумеется, что любое Договаривающееся государство может применять положения настоящей Конвенции к отношениям во внутренней торговле. И нет необходимости устанавливать такое право в конвенции, предназначенной для регулирования международной торговли.

Статья 5

Пункт 1

Обстоятельства, которые могут привести к утрате груза или его повреждению или к задержке в доставке, дважды упоминаются в этом пункте. Перевозчик может быть освобожден от ответственности в том случае, если он докажет, что он или его служащие или агенты приняли все разумные меры, с тем чтобы избежать таких обстоятельств или их последствий. Если сохранить такую формулировку, то тогда перевозчик будет вынужден доказывать, что ущерб был причинен в результате особых обстоятельств, которые произошли не по его вине и к предупреждению которых он и его служащие или агенты приняли все разумные меры. Следовательно, если не найдена конкретная причина утраты груза, его повреждения или задержки в его доставке, перевозчик не будет освобожден от этой ответственности даже при условии, что он надлежащим образом выполнял свои обязанности. Поскольку такая формулировка ставит перевозчика в очень трудное положение, желательно разработать другую формулировку этой нормы, с тем чтобы перевозчик мог быть освобожден от ответственности, доказав, что он принял все разумные меры по предупреждению утраты груза или ущерба ему или расходов, связанных с задержкой в доставке груза, то есть доказав грузовладельцу факт надлежащего исполнения обязанностей перевозчика. Если факт надлежащего исполнения таких обязанностей доказан, то перевозчик освобождается от ответственности, даже если найдены конкретные причины утраты груза, ущерба ему или задержки в его доставке.

Приблизительно в соответствии с такими положениями сформулированы основные принципы освобождения от ответственности воздушного перевозчика (см. статьи 18 и 20 Варшавской конвенции 1929 года) [3].

В свете этого следует упомянуть, что основное правило об ответственности грузоотправителя сформулировано таким образом, что, для того чтобы освободить его от ответственности, достаточно доказать, что ущерб не явился результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов.

Поэтому желательно, чтобы пункт 1 статьи 5 был сформулирован следующим образом:

«Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждением в отношении грузов, а также являющиеся результатом задержки в доставке, которые имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, если перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все

---

[1] Ниже приводится текст пункта 4, причем подчеркнуты те слова, к которым особенно относятся настоящие замечания:

«„Груз" означает любой вид грузов, включая живых животных; *в тех случаях, когда товары* объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете, предназначенном для перевозки, или когда они *упакованы, „груз" включает этот предмет,* предназначенный для перевозки, или *упаковку,* если они предоставлены грузоотправителем».

[2] Ниже приводится текст пункта 5, причем подчеркнуты слова, к которым особо относятся замечания:

«*„Договор перевозки" означает договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем* перевезти морем за уплату фрахта конкретные грузы из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз».

[3] Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года, 137 League of Nations, *Treaty Series* 11.

меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких потерь, повреждений или расходов».

Пункт 2

В случае если грузовместимость судна не используется полностью грузом, на перевозку которого заключен договор, то перевозчика нельзя лишать права докомплектовать груз, заполнив свободное пространство в ходе рейса. Следовательно, время, затраченное на такое доукомплектование в портах по пути следования, не следует рассматривать как «задержку».

Аналогично грузоотправитель, чей груз составляет только часть груза судна наряду с грузом других грузоотправителей, не может требовать, чтобы его груз перевозился прямо в место назначения независимо от грузов других грузоотправителей. Также в подобном случае время, затраченное в портах по пути следования для разгрузки груза, перевозимого одним судном наряду с другим грузом, не может рассматриваться как «задержка в доставке» последнего груза, в отношении которого перевозчик может нести ответственность за задержку.

Поэтому необходимо добавить в конце второго пункта следующий текст: «Термин «задержка» не включает время, затраченное в ходе рейса на погрузку или разгрузку груза».

Пункт 5

Правило об особых рисках, связанных с перевозкой живых животных, предлагает очень сложное решение путем разделения бремени доказательства между перевозчиком и грузовладельцем. Во-первых, перевозчик должен доказать, что он выполнил все особые инструкции, данные ему грузоотправителем в отношении животных, и что в данных обстоятельствах потери, повреждения или задержка в доставке связаны с рисками, присущими такому виду перевозки. Затем выходит на первый план презумпция того, что потери, повреждения или задержка в доставке были вызваны подобными обстоятельствами. Бремя опровержения доказательств переносится на грузовладельца. Особенно трудно провести различие между фактами, свидетельствующими о том, что ущерб, причиненный грузовладельцу, может быть объяснен рисками, присущими перевозке живых животных (бремя доказательства этих фактов лежит на перевозчике), и предполагаемыми фактами, доказывающими, что потери, повреждения или задержка в доставке являются результатом таких обстоятельств. Если перевозчик должен доказать, что потери, повреждения или задержка в доставке могут быть объяснены рисками, присущими перевозке животных, то тогда остается немного возможностей для применения вышеупомянутой презумпции. Иными словами, при таком разделении обязанностей почти невозможно установить, где заканчивается обязанность перевозчика по доказыванию и где начинается презумпция обязанности опровержения доказательств, которая лежит на грузовладельце. По-видимому, практическое применение этого правила вызовет большие трудности. Для того чтобы избежать этого, желательно освободить перевозчика от бремени доказывания того, что потери, повреждения или задержка в доставке связаны с рисками, присущими перевозке живых животных. Предположив, что, после того как перевозчик доказал, что он выполнил все специальные инструкции грузоотправителя в отношении животных, возникнет презумпция того, что ущерб был причинен в результате особых рисков, связанных с перевозкой живых животных. Поэтому предлагается снять слова «... и что в этих обстоятельствах утрата, повреждения и задержка в доставке могут быть отнесены за счет таких рисков...».

Пункт 6

Положение о том, что только разумные меры по спасанию имущества на море являются основой для освобождения перевозчика от ответственности, неприемлемо. Трудно на практике установить какие-либо критерии, для того чтобы отличить разумные меры по спасанию имущества на море от неразумных мер. В частности, эта проблема не может быть решена на основе сравнения стоимости груза, подвергаемого риску, и стоимости спасаемого имущества. Эти величины не могут быть точно исчислены до тех пор, пока не завершены операции по спасанию. Кроме того, начиная такие операции, перевозчик не всегда полностью сознает, направлены ли его усилия на спасание товаров или жизни (в последнем случае он освобождается от ответственности в силу пункта 6). В таком положении перевозчик не имеет права воздерживаться от принятия мер по спасанию, даже если они ведут к спасанию имущества и меньших ценностей, чем те, которые подвержены риску.

Таким образом, представляется возможным снять слово «разумных» после слов «мер по спасанию жизни» в пункте 6. Однако если эта формулировка представляется неприемлемой для большинства участников сессии ЮНСИТРАЛ, то в качестве альтернативы мы предлагаем возложить на грузовладельца бремя доказывания того, что меры, принятые перевозчиком по спасанию имущества, были умышленно неразумными. Если этот факт будет доказан, то перевозчик не будет освобожден от ответственности. Если это предложение приемлемо, то формулировка пункта 6 после слов «мер по спасанию жизни» будет следующей: «... и мер по спасанию имущества на море, если не доказано, что при спасании имущества перевозчик действовал умышленно неразумно».

Общие замечания по статье 5

Представляется целесообразным включить в статью 5 правило, относящееся к освобождению перевозчика от ответственности за потери и повреждения в отношении груза, а также задержки в доставке, являющиеся результатом навигационной ошибки, если не доказано, что такие по-

тери и повреждения в отношении груза или задержка в его доставке явились результатом ошибки самого перевозчика. Сохранение видоизмененной формулировки правила о навигационной ошибке, по-видимому, оправдано в силу нескольких причин. Морские перевозки по-прежнему связаны с большими рисками. Судовладелец не имеет постоянного и эффективного контакта с капитаном, командой, штурманами и иногда не может осуществлять эффективный контроль за ними. Прогресс в области судостроения привел к усовершенствованию технической оснастки судов, увеличению их размеров и стоимости приборов. В связи с возросшей стоимостью судна его владелец несет огромные издержки. Это ведет к увеличению страховой премии, выплачиваемой судовладельцами. Устранение исключения о навигационной ошибке приведет к значительному увеличению страховых премий, выплачиваемых перевозчиками, что в свою очередь приведет к увеличению фрахтовых ставок. Поэтому реальные экономические последствия снятия такого исключения в настоящее время неизвестны и их невозможно подсчитать.

Статья 6

Статья 6 предлагает пять альтернатив решения проблемы ограничения ответственности перевозчика. Единая система ограничения ответственности перевозчика в отношении всех претензий, когда ответственность перевозчика ограничивается определенной суммой за килограмм груза, представляется недостаточно гибкой. При сравнительно низком пределе владельцы легких, однако дорогостоящих грузов не будут в состоянии в значительной мере покрыть свои убытки. Поэтому можно представить себе, что лишь только этот аспект вынудит грузовладельца добиваться как можно более высокого предела ответственности. Если предел ответственности очень высок, то он не будет применим к сравнительно дешевым грузам. Фактический ущерб, причиненный таким грузам в процессе перевозки, будет возмещаться в соответствии с их фактической стоимостью.

Система ограничения ответственности за потери, повреждения или связанные с ними расходы, когда ответственность ограничивается определенной суммой за грузовое место или другую единицу отгрузки или за килограмм веса брутто, в большей мере учитывает различие в свойствах и стоимости перевозимых грузов и поэтому представляется более гибкой.

Кроме того, использование одного и того же предела ответственности для потери и повреждения грузов, а также для задержки в их доставке на практике будет означать, что перевозчик несет неограниченную ответственность за задержку в доставке, поскольку этот предел претензий, связанных с задержкой, будет слишком высоким. Ограничение ответственности за потери, вызванные задержкой в доставке груза, должно основываться на иных принципах, чем ограничение ответственности за потери или повреждение груза. Представляется более целесообразным ограничить ответственность перевозчика за ущерб, вызванный задержкой в доставке, суммой фрахта, причитающегося перевозчику. Таким образом, наилучшее решение всех вопросов может быть достигнуто, если будет принята альтернатива D, при условии что ответственность за задержку в доставке будет ограничена обычной суммой фрахта.

Тем не менее следует упомянуть, что решение, приводимое в альтернативе D, не следует считать идеальным. В частности, могут возникнуть определенные трудности в толковании пункта 1 *a* альтернативы D. В тех случаях, когда утрачены или повреждены некоторые грузовые места и другие единицы отгрузки, не совсем ясно, учитывать ли при определении максимального предела ответственности каждое отдельное грузовое место или единицу отгрузки или утраченные или поврежденные грузы в совокупности. Этот вопрос следует уточнить путем соответствующего дополнения к пункту 1 *a* альтернативы D. Кроме этого, для того чтобы распространить право ограничения ответственности на служащих или агентов перевозчика, действующих в рамках выполнения своих обязанностей, целесообразно включить слова «его служащих или агентов» в первую строку пункта 1 *a* альтернативы D после слова «перевозчика».

Статья 9

Пункт 1

Формулировка этого пункта вызывает путаницу, поскольку неясно, необходимо ли перевозчику во всех случаях получать согласие грузоотправителя на перевозку груза на палубе или будет достаточно перевозчику выполнить одно из трех упомянутых требований, а именно получить согласие или соблюсти обычную практику перевозки данных грузов или соблюсти нормы и положения статутного права.

Статья 12

Общее правило об ответственности грузоотправителя следует формулировать в утвердительной форме, упомянув, что грузоотправитель несет ответственность за потерю или ущерб, понесенный перевозчиком, фактическим перевозчиком или судном, за исключением тех случаев, когда такие потери или ущерб не явились результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов. Утвердительная формулировка правила об ответственности грузоотправителя будет соответствовать формулировке правила об ответственности перевозчика (пункт 1 статьи 5 проекта конвенции).

Правило, содержащееся в статье 12, сформулировано таким образом, что для освобождения от ответственности грузоотправителю достаточно доказать отсутствие его ошибки или ошибки его служащих и агентов. Иными словами, грузоотправитель не несет бремени доказательства то-

го, что ущерб был причинен в результате обстоятельств, для предупреждения которых грузоотправитель принял все разумные меры. В случае когда нет его вины, грузоотправитель освобождается от ответственности, даже если подлинные причины потери или ущерба не найдены. Как говорилось выше, в силу основного правила об ответственности перевозчика (пункт 1 статьи 5 проекта конвенции), для того чтобы быть освобожденным от ответственности, последний должен доказать, что ущерб был причинен обстоятельствами, которые он не смог предотвратить путем принятых им разумных мер.

Представляется неоправданным такое расхождение между правилами об ответственности перевозчика и грузоотправителя. В целях его устранения правило об ответственности перевозчика следует изменить, как было предложено выше (см. замечания к пункту 1 статьи 5 проекта конвенции).

Общие замечания по части III

Целесообразно добавить в части III проекта конвенции положение, регулирующее взаимоотношения между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем, в случае когда последний не принимает груз в порту доставки, и устанавливающее юридические последствия такого факта. Было бы желательно в соответствующей статье уточнить, что в случае, когда грузополучатель не требует груз или отказывается принять поставку, перевозчик может после уведомления грузоотправителя выгрузить груз и поместить его на хранение на склад или в другое подходящее место на риск и за счет грузополучателя.

Статья 13

Пункт 1

Было бы целесообразно сформулировать этот пункт следующим образом:

«Когда грузоотправитель, его служащие или агенты передают опасные грузы перевозчику, они информируют перевозчика о характере грузов и указывают, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности, которые необходимо принять. Грузоотправитель, его служащие или агенты маркируют, когда это возможно, или обозначают удобным образом такие грузы как опасные».

Пункты 2 и 3

В каждом из этих пунктов обусловливается право перевозчика выгрузить, уничтожить или обезвредить опасные грузы, «как того требуют обстоятельства». Можно заключить, что в обоих упомянутых случаях перевозчик имеет право освободиться от опасных грузов, когда они начинают представлять опасность для судна или другого груза, а не только в случаях, упомянутых в пункте 3. В таком положении вид освобождения от груза должен основываться на обстоятельствах дела. Из этого следует, что если предъявляется претензия, то перевозчик должен доказать, что порядок освобождения от опасных грузов, избранный им, соответствует обстоятельствам дела. Если этот факт доказан, то на перевозчика распространяются все связанные с этим неблагоприятные последствия, в частности уплата соответствующей компенсации грузовладельцу.

Не всегда возможно выполнить требование о соотнесении уничтожения опасных грузов с обстоятельствами дела, однако правовые последствия для перевозчика, вытекающие из нарушения этого требования, очень строги. Перевозчик не всегда может определить масштабы опасности, связанной с перевозкой конкретного груза, и поэтому практически лишен возможности выбрать надлежащий порядок освобождения от груза. От перевозчика нельзя требовать этого в действительно опасных случаях, угрожающих судну или другому грузу. Поэтому было бы желательно сохранить в конвенции принцип свободы выбора перевозчиком порядка освобождения от груза, который становится опасным.

С тем чтобы избежать положения, содержащегося в пункте 2, представляющего собой санкцию исключительно за факт погрузки опасных грузов без уведомления перевозчика, мы предлагаем добавить в пункт 2 после слов «...перевозчик не осведомлен об их природе и характере» слова «и такой груз станет опасным для судна или другого груза». Слова «как того требуют обстоятельства» следует исключить из пунктов 2 и 3, с тем чтобы перевозчик не был ограничен в выборе того, как избавиться от груза, когда возникает такая опасность.

В проекте конвенции совсем не рассматривается право перевозчика на уплату фрахта, в случаях когда опасные грузы были выгружены раньше, чем они достигли места назначения, уничтожены или обезврежены. Решение этой проблемы будет зависеть от того, знал ли перевозчик о природе груза и о мерах предосторожности, которые следует принять.

В первом случае перевозчик знал, что перевозка связана с определенной опасностью, и получил более высокий фрахт за нее. Поэтому, если в данном случае не был достигнут результат перевозки или был достигнут только частично, целесообразно допустить, что перевозчик имеет право на фрахт в сумме, пропорциональной расстоянию, фактически пройденному судном с этим грузом.

Во втором случае перевозчик, заключая контракт перевозки, не знал об опасности, связанной с перевозкой доверенного ему груза. Следовательно, если в результате опасности, которая не могла быть предвидена перевозчиком, груз не может быть доставлен в порт назначения, перевозчик сохраняет право получить фрахт, и в случае, когда этот фрахт не был получен в порту погруз-

ки, он может получить его полностью. Эти права перевозчика должны быть обусловлены в правилах об опасных грузах.

Статья 15

Пункт 1 b

Как говорилось выше, определение «груз» требует определенного пересмотра, поскольку этот термин не должен включать упаковку (см. замечания к пункту 4 статьи 1 проекта конвенции). Если соответствующее изменение будет внесено в определение «груз», то следует также пересмотреть формулировку пункта 1 *b* настоящей статьи. Говоря об упакованных товарах, следует иметь в виду не состояние самих товаров, а их упаковку. Поэтому формулировка пункта 1 *b* настоящей статьи должна быть следующего содержания: «внешнее состояние груза или его упаковка».

Статья 16

Пункт 1

В данном пункте не обусловливается прямо право перевозчика делать оговорки. Такое право лишь упоминается. Однако в целом правила, содержащиеся в пункте 1, относятся только к обязательствам перевозчика указать основания, по которым он считает, что данные коносаменты не точны, и на невозможность разумной проверки.

Такая формулировка пункта не соответствует полностью пункту 3 настоящей статьи, в которой предусматривается ссылка на оговорки, содержащиеся в пункте 1, и которая означает оговорки перевозчика, касающиеся характеристики груза. Фактически в пункте 1 ничего не говорится о таких оговорках. В этой связи было бы предпочтительно установить в конвенции прямо право перевозчика делать пометки о грузе в коносаменте.

Что касается обязательства, возлагаемого на перевозчика в силу пункта 1 настоящей статьи, делать специальную пометку об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, и об отсутствии разумной возможности проверки, то оно не закреплено во всех правовых системах. Как указывалось в четвертом докладе Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков груза (пункт 37) [4], практическое применение этого положения встретит значительные трудности.

Требования делать специальные отметки об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, и об отсутствии разумной возможности проверки на практике приведет к разработке перевозчиком определенного стандарта или единообразных оговорок, которые он будет включать в коносамент. Если держатель коносамента, являющийся третьим лицом, не согласен с такими оговорками, он должен опровергнуть их. Таким образом, доказательства несоответствия мотивов, указанных перевозчиком, обстоятельствам дела возлагается на держателя коносамента. Если держателю коносамента удается доказать такое несоответствие, то оговорки перевозчика, касающиеся данных, указанных в коносаменте, не будут иметь юридических последствий. Иными словами, несмотря на наличие оговорки, коносамент должен быть признан чистым. Однако если необоснованность мотивов, указанных перевозчиком, не доказана и, следовательно, коносамент не является чистым, то его владелец должен доказать, что потеря или ущерб грузу были причинены в период, когда груз находился в распоряжении перевозчика. Следовательно, процесс доказательства для держателя коносамента разбивается на две части. Во-первых, он опровергает мотивы, выдвинутые перевозчиком, а затем, если их необоснованность не была доказана (такой факт должен быть установлен судом или арбитражным органом), пытается доказать то, что потеря или ущерб грузу были причинены в период, когда груз находился в распоряжении перевозчика. Это происходит в результате того, что в конвенции содержится требование сделать отметку об основаниях, по которым перевозчик считает данные коносамента неточными, и об отсутствии разумной возможности проверки; проверка этого факта судом или арбитражным органом становится очень трудной.

Пункт 2

После слов «внешнее состояние груза», используемых дважды, желательно добавить соответственно дважды слова «...или его упаковки» (см. замечания к пункту 1 *b* статьи 15, выше).

Пункт 3 b

Упоминание, что понятие «держатель коносамента» — третья сторона — включает любого добросовестного грузополучателя, является чрезмерным.

Пункт 4

Правило, содержащееся в этом пункте, ставит перевозчика в неблагоприятное положение, лишая его права удержания груза, когда грузоотправителем не был уплачен фрахт и в коносаменте нет никакого указания на то, что фрахт должен быть уплачен грузополучателем. Лучше было бы исключить это правило из проекта конвенции.

Статья 17

Общие замечания по пунктам 2, 3 и 4

Везде в этих текстах нет необходимости добавлять слова «включая любого грузополучателя» после слов «третьей стороны».

Пункт 3

Это правило ставит перевозчика в очень трудное положение. Получение гарантийного письма от грузоотправителя и выдача в обмен на него чистого коносамента всегда означает отказ от некоторых оговорок, касающихся данных коно-

[4] A/CN.9/96/Add.1; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1975 год, часть вторая, IV.2.

самента. Такой отказ, вполне естественно, дает основания для предположения о намерении обмануть третью сторону. Из этого легко вытекает вывод относительно того, что гарантийное письмо не имеет силы также и для грузоотправителя.

Положение, содержащееся в пункте 3, ставит перевозчика в неравное положение по сравнению с грузоотправителем. Последний в случае выдачи гарантийного письма с намерением обмануть третью сторону практически не несет никакой ответственности, хотя он и является инициатором такого обмана. Поэтому было бы лучше регулировать действительность и значение гарантийных писем в отношении грузоотправителей в соответствии с соответствующими национальными законодательствами и правовой и судебной практикой.

Пункт 4

В проекте конвенции определяется общее правило об утрате права на ограничение ответственности перевозчика (статья 8). Для того чтобы избежать расхождений в содержании конвенции, следует принимать во внимание только критерий, содержащийся в этой статье, при решении проблемы, применяется или нет положение об ограничении ответственности. Поэтому лучше опустить положение пункта 4, касающееся конкретного случая утраты перевозчиком его права на ограничение ответственности.

Статья 18

Сам факт заключения договора перевозки не равнозначен принятию груза перевозчиком. Иными словами, договор перевозки не может представлять сам по себе какого-либо доказательства такого принятия груза. Следовательно, положение этой статьи должно относиться только к документам, не являющимся коносаментом и доказывающим лишь факт заключения договора перевозки (а именно чартер-партии, уведомление о резервировании места), а также принятии груза перевозчиком. Поэтому формулировку статьи 18 следует изменить следующим образом:

«Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающего договор перевозки, *и получает или принимает* груз, такой документ является доказательством *prima facie* передачи перевозчиком грузов, описанных в нем».

Статья 19

Пункты 2 и 5

Для того чтобы избежать двусмысленности при толковании слова «дни» (последующие дни, рабочие дни и т. д.), предпочтительней является указание того, что в обоих случаях имеются в виду последующие дни.

Статья 20

Пункт 1

По-видимому, срок исковой давности для исков о возмещении ущерба против перевозчика устанавливается в один год. Такой период вполне достаточен для обоснования и возбуждения иска против перевозчика. С другой стороны, годичный период позволяет урегулировать претензии без ненужных задержек. Кроме того, еще одним аргументом в пользу годичного периода является тот факт, что в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи этот период может быть продлен.

Статья 21

Положения о юрисдикции, содержащиеся в данной статье, по-видимому, неприемлемы по ряду причин. Если эти положения будут приняты и включены в конвенцию, то это будет означать полное отрицание многолетней практики в урегулировании проблем юрисдикции на основе соглашения сторон.

Содержание и структура пункта 1 свидетельствуют о том, что, хотя он предусматривает возможность возбуждения иска в месте, предусмотренном в договоре перевозки, он не исключает для истца возможности выбрать одно из других четырех мест, перечисленных в пункте 1, а именно в порту погрузки, в порту разгрузки, в месте основного предприятия ответчика или в месте заключения договора. Практически это дает возможность истцу в одностороннем порядке отказаться от согласованного места урегулирования иска и фактически лишает силы такое соглашение.

Предоставление истцу права возбудить иск в месте заключения договора будет на практике означать, что судебное разбирательство, вытекающее из договора перевозки, может быть проведено в судах, не расположенных в месте основного предприятия перевозчика или в портах погрузки или выгрузки.

В пункте 2 настоящей статьи предусматривается возможность возбудить иск в месте ареста перевозящего груз судна. Этот пункт не приемлем в целом для стран, которые следуют принципу суверенного иммунитета судов, находящихся в собственности государственных органов, и утверждают невозможность их ареста.

Следует иметь в виду, что в соответствии с законодательством ряда государств возбуждение исков *in rem* невозможно.

Вышеуказанные замечания делают положения проекта конвенции о юрисдикции неприемлемыми в целом. Предпочтительнее отказаться от намерения включить в конвенцию какое-либо положение о юрисдикции, предоставив сторонам договора право выбрать место возбуждения исков и применяемое законодательство путем соответствующих соглашений по их выбору.

Статья 22

Положения об арбитраже вызывают в основном те же возражения, что и изложенные в связи с предыдущей статьей.

Предоставленная сторонам возможность избрать место арбитражного разбирательства в арбитражной оговорке или в соглашении (пункт 2*b*) не лишает истца его права выбрать место арбитражного суда, предоставленного в силу пункта 2*a* (пункт 4). Это положение уменьшает значение соглашения сторон относительно места арбитражного разбирательства и ставит под сомнение целесообразность таких соглашений.

Сложное положение об арбитраже, ограничение выбора сторонами места арбитражного разбирательства могут вынудить судовладельцев не включать арбитражную оговорку в коносамент.

Учитывая вышеизложенные соображения, следует признать, что включение положения об арбитраже в конвенцию не оправдано. Было бы лучше предоставить сторонам право решать проблему об арбитражном разбирательстве путем взаимного соглашения, а также путем введения соответствующих оговорок и соглашений в договор перевозки.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Прежде всего МСМС хотел бы обратить внимание на тот факт, что законодательство о морских перевозках в том виде, в каком оно вводилось в действие в Брюссельской конвенции 1924 года (Гаагские правила), было повсеместно принято торгующими странами мира и обеспечивает высокую степень стабильности в том, что касается ответственности перевозчиков за грузы. Коносамент, основанный на этом законодательстве, может по-прежнему рассматриваться как один из наиболее важных коммерческих документов в международной торговле. Поскольку для широкого принятия международной конвенции требуется значительное время (в случае с Брюссельской конвенцией 1924 года это было достигнуто лишь после второй мировой войны), то любой пересмотр должен основываться на тщательном взвешивании тех результатов, которые могут быть получены.

Следует также учитывать, что законодательство о морских перевозках — это такая область, которая касается международной торговли и, в первую очередь, тех сторон, которые непосредственно участвуют в такой торговле и превосходно знают о всех связанных с этим рисках.

Компромисс, содержащийся в Гаагских правилах 1924 года, устанавливает определенное разделение рисков между перевозчиком и грузом. В конвенции перечисляются риски, возложенные непосредственно на грузы, в особенности такие, как риски навигационной ошибки и риски пожара. Компенсация в случае утраты или ущерба в связи с этими рисками обеспечивается за счет страхования грузов. Убытки, связанные с рисками, возложенными на перевозчика, компенсируются за счет страхования ответственности перевозчика (P & I). Такое ясно выраженное распределение рисков между двумя сторонами в договоре перевозки помогло в достаточной степени обеспечить в международной торговле защиту товаров от утраты или порчи в пути. Хотя опыт показывает, что граница между рисками, возлагаемыми на перевозчика и на грузы, выражена не совсем четко, такое распределение тем не менее в значительной мере способствовало сокращению числа споров.

Проект, предложенный ЮНСИТРАЛ, изменит основополагающую связь, существующую в настоящее время между перевозчиком и грузом. Он вызовет перенесение значительной части рисков на перевозчика с соответствующими последствиями для соглашений о страховании. Ситуации, в которых перевозчик может быть освобожден от ответственности, будут менее определенными. Основывая свои замечания на опыте и знаниях в области страховой защиты товаров в пути, МСМС делает особый упор на последствия такого перенесения рисков.

В заключение следует отметить, что МСМС твердо придерживается мнения о том, что система, установленная в нынешних Гаагских правилах, в большей мере отвечает потребностям мировой торговли, чем предлагаемый проект конвенции. Однако он признает, что такая точка зрения может оказаться неприемлемой для делегатов, изучающих следующую стадию пересмотра. Соответственно МСМС обращает также внимание на определенные конкретные вопросы проекта.

КОНКРЕТНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Статья 1

Пункт 4

Предлагаемое в проекте определение груза предполагает, что перевозчик будет нести одинаковую ответственность за грузы, находящиеся под палубой и на палубе, с учетом, однако, конкретных правил статьи 9, касающейся палубных грузов. МСМС считает эту новую формулировку удовлетворительной и соответствующей современным методам перевозки.

Статья 2

МСМС не возражает против новых критериев определения сферы применения, которые в принципе соответствуют подходам, принятым в других конвенциях в области перевозок. Однако при перевозке между двумя государствами, одно из которых является договаривающимся государством, новые правила будут полностью применимы лишь в тех случаях, когда судебное разбирательство ведется в договаривающемся государстве. Государство, не участвующее в договоре, не будет, конечно, связано нормами конвенции.

Статья 4

Новая формулировка относительно периода ответственности означает, что установленная действующими Гаагскими правилами ответственность, начинающаяся в момент погрузки и заканчивающаяся в момент разгрузки, заменяется ответственностью, которая начинается в момент принятия перевозчиком грузов в свое ведение в порту погрузки и кончается доставкой товаров в порт разгрузки. МСМС считает такое изменение практически осуществимым. Оно также соответствует практике, уже применяемой при определенных линейных перевозках.

Статья 5

Новый текст этой статьи означает коренное изменение существующего распределения рисков между перевозчиком и грузами. Содержащийся в Гаагских правилах перечень случаев освобождения от ответственности заменяется общим правилом, которое означает, что перевозчик несет ответственность до тех пор, пока не докажет, что «он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий». Новая формулировка дает широкие возможности для различных толкований, что вызовет увеличение числа судебных разбирательств. С другой стороны, перечень Гаагских правил имеет то преимущество, что он хорошо известен и его толкование уточнено рядом решений судов, что означает, что судебные разбирательства в настоящее время необходимы лишь в немногих случаях.

Новая формула означает также перенесение рисков с груза на перевозчика. Следствием этого будет значительное увеличение премий по страхованию ответственности перевозчиков. Очевидно, что эти более высокие премии будут перенесены на грузовладельцев посредством увеличения фрахтовых ставок. Тем не менее владелец груза будет по-прежнему испытывать необходимость в страховании грузов «от склада до склада», чтобы быть уверенным в том, что он получит компенсацию в случае утраты или повреждения товаров в пути. При такой новой формулировке банки и другие кредитные учреждения также будут требовать страхования грузов при выдаче ссуды по аккредитиву или против товарораспорядительных документов.

Будет наблюдаться увеличение числа исков о возмещении, предъявляемых страховщиками грузов морским перевозчикам. С одной стороны, повышение ответственности перевозчиков должно было бы теоретически вести к снижению премий по страхованию груза, но, с другой стороны, следует ожидать, что такое снижение будет лишь ограниченным вследствие повышения расходов, связанных с исками о возмещении, поскольку хорошо известно, что иски о возмещении требуют значительного времени, энергии и денег. В итоге это вызовет увеличение расходов грузовладельцев.

Перераспределение рисков, предложенное в данном проекте, в конечном итоге сократит общие возможности системы страхования грузов путем перенесения риска с груза на перевозчика. Это, несомненно, сделает более трудным принятие по договору страхования грузов весьма серьезных рисков, которые в настоящее время рассматриваются.

Проект вводит также ответственность за задержку в доставке. Хотя такая ответственность на договорной основе, видимо, соответствует определенным тенденциям в современной практике перевозки грузов, МСМС сомневается в целесообразности введения ответственности за задержку в законодательство о морской перевозке грузов.

Если конкретный срок доставки не был прямо установлен грузоотправителем и перевозчиком, то применение формулы «срок, который, с принятием во внимание обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком», видимо, открывает широкие возможности для предъявления исков. Однако наиболее сложным вопросом в связи с задержкой будет определение того, какие виды убытков должны возмещаться. Если проблема срока ясна, то будет естественным признать ущерб, причиненный товарам в результате задержки, что фактически уже является принятым толкованием Гаагских правил в некоторых странах. Намного более сложным будет определение косвенных убытков, вызываемых задержкой. Если такая ответственность будет включена, то МСМС настоятельно призывает ограничить ее тем, что перевозчик мог разумно предвидеть как вероятное последствие задержки.

МСМС придерживается того мнения, что основной целью законодательства в области морских перевозок должно быть как можно более точное определение обязательств сторон по договору морской перевозки. Видимо, эта цель в большей степени достигается нынешними Гаагскими правилами, чем представленным проектом конвенции. Поэтому МСМС выступает за сохранение нынешнего распределения рисков между перевозчиком и грузом. Более полно аргументы в поддержку такой точки зрения излагаются в брошюре МСМС «Существенная роль страхования морских грузов во внешней торговле», которая будет опубликована в ближайшие несколько недель.

Статья 6

Поскольку по этой статье не было предложено каких-либо пределов ответственности, МСМС лишь предлагает, чтобы пределы были как можно больше сокращены, с тем чтобы не стимулировать предъявления большего числа регрессных исков со стороны страховщиков грузов. Следует также постоянно помнить о том, что если статья 5 проекта конвенции будет принята, то перевозчик в большинстве случаев будет нести ответственность за полную утрату груза. Это пред-

полагает, что он должен иметь такую страховую защиту, которая охватывала бы максимальные пределы возмещения в случае утраты всего груза, перевозимого на борту судна. Если пределы, установленные в правилах Визби, будут превышены на какую-либо сумму, то это приведет к чрезмерной уязвимости, в особенности современных судов, предназначенных для перевозки генеральных грузов.

Различные предлагаемые альтернативы представляются довольно запутанными, в частности в том, что касается ограничения ответственности в случае задержки. Если такая ответственность будет принята, то, по мнению МСМС, она должна быть ограничена суммой фрахта во всех случаях, за исключением случаев физической утраты или порчи груза. Однако следует определить, что означает стоимость фрахта: фрахт для всего груза или для всего коносамента или для задержанной части грузов. Последняя альтернатива представляется наиболее соответствующей возможному ограничению ответственности за каждый килограмм веса брутто утерянных или поврежденных товаров.

Обсуждая проблему ограничения ответственности, следует также рассмотреть вопрос о том, каков будет общий предел ответственности морского перевозчика по Конвенции 1957 года [1].

Статья 8

После того как пределы ответственности уже согласованы, всем заинтересованным сторонам будет выгодно применять их в отношении любой утраты или порчи независимо от обстоятельств. Предлагаемая формулировка, по-видимому, отвечает этому требованию. Однако будет вполне приемлемым содержащееся в проекте указание на то, что право на ограничение утрачивается, когда ущерб причинен преднамеренно или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, будет.

Статья 9

МСМС не возражает против новой формулировки, согласно которой перевозчик имеет право перевозить груз на палубе, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем, обычной практике перевозки данных грузов, либо нормам или положениям статутного права. В частности, при контейнерных перевозках на судах, предназначенных для этой цели, уже стало общепринятой практикой в большинстве стран застраховывать груз на одинаковых условиях, независимо от того, перевозится ли он в контейнерах на палубе или в трюме. Однако не совсем ясно, каково будет положение в случае такого отклонения, когда перевозчик выдает коносамент, в котором указана первозка в трюме, а затем размещает груз на палубе. Даже несмотря на то, что пункты 3 и 4 имеют целью определить размеры ущерба, не исключена возможность применения общего права о девиации.

Статья 10

Поскольку в конвенцию вводится понятие перевозчика по договору, возникает также возможность установления второго уровня ответственности перевозчика, то есть, если перевозчик по договору использует свою прерогативу принять на себя обязательство, не налагаемое на него конвенцией. Необходимость включения в конвенцию понятия «перевозчика по договору» может быть поставлена под сомнение. Этот вопрос может быть полностью оставлен на усмотрение сторон по данному договору.

Статья 15

Учитывая существующую тенденцию к упрощению грузовых документов, МСМС считает, что в этой статье предлагается слишком много обязательных реквизитов. В коносаменте должны быть отражены лишь те моменты, которые необходимы с коммерческой точки зрения.

Статья 17

МСМС предлагает опустить пункты 2, 3 и 4 данной статьи, касающиеся гарантийных писем. Это не означает, что МСМС выступает за использование гарантийных писем. Напротив, во многих случаях МСМС занимал решительную позицию против мошеннического использования гарантийных писем. Однако, учитывая связанные с этим сложные проблемы, МСМС считает, что нынешняя формулировка указанных пунктов может привести к сложным судебным разбирательствам. Поэтому было бы лучше в конвенции этот вопрос не затрагивать.

[1] Международная конвенция относительно ограничения ответственности владельцев морских судов, Брюссель, 10 октября 1957 года.

2. Записка Генерального секретаря: замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов (добавление): дополнительные замечания международных организаций (A/CN.9/109/Add.1) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Центральное бюро международных железнодорожных перевозок	309
Международная палата по судоходству	309

* 30 марта 1976 года.

ЦЕНТРАЛЬНОЕ БЮРО МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

[*Подлинный текст на французском языке*]

Мы подтверждаем получение документа A/CN.9/109 * от 29 января 1976 года, озаглавленного «Замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов», и выражаем вам за это горячую признательность.

Как следует из этого документа, несколько государств и некоторые международные организации критикуют статью 5 проекта конвенции, в которой не предусматривается более «навигационная ошибка» — одна из традиционных причин освобождения от ответственности в праве морских перевозок. По нашему мнению, было бы нежелательно следовать замечаниям, направленным на то, чтобы вновь включить эту причину освобождения от ответственности. С одной стороны, исключение этой причины освобождения от ответственности, за которое выступает большинство заинтересованных государств, позволило бы лучше учитывать юридические соображения, которые возникают в связи с ответственностью перевозчика, и, с другой стороны, оно способствовало бы согласованию права перевозок в международном плане.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАЛАТА ПО СУДОХОДСТВУ

[*Подлинный текст на английском языке*]

Международная палата по судоходству [1] с интересом прочла доклад Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок [2], касающийся проекта конвенции о морской перевозке грузов, подготовленного Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок.

МПС уже направила свои замечания по проекту конвенции, и ее точка зрения остается неизменной.

В своих замечаниях по проекту конвенции МПС не коснулась статьи 8, поскольку она в целом приемлема. Рабочая группа ЮНКТАД в своем докладе рекомендует рассмотреть вопрос о том, в какой степени может быть расширено понятие «перевозчик», с тем чтобы охватывать служащих или агентов, в свете ограничения ответственности, подлежащего включению в пункт 1 статьи 6. Утверждается, что любое подобное рассмотрение должно привести к тому же результату, который получен Рабочей группой ЮНСИТРАЛ и отражен в проекте конвенции, поскольку какое-либо ослабление права перевозчика на ограничение ответственности может лишь привести к весьма серьезному снижению сумм, подлежащих включению в проект пункта 1 статьи 6. Кроме того, это явилось бы изменением, которое можно считать не иначе, как радикальным не только в связи с его воздействием на распределение бремени страхования, лежащего соответственно на страховщиках груза и страховщиках ответственности перевозчика, но и в связи с его воздействием на расходы по страхованию. Формула, разработанная с помощью международного компромисса, достигнутого в Конвенции о перевозке пассажиров 1961 года [3], Конвенции о перевозке багажа 1969 года [4] и Афинской конвенции о перевозке пассажиров и их багажа [5], и учтенная в проекте Конвенции об ограничении ответственности в отношении морских претензий, в вопросе претензий, связанных с грузом, не может быть отброшена, не затрагивая позиции в отношении указанных конвенций.

По этим причинам мы решительно призываем не изменять статью 8.

Мнение МПС по статье 5 остается таким, каким оно изложено в уже представленных замечаниях. Те, кто на совещании Рабочей группы ЮНКТАД выступал против восстановления возражения со ссылкой на навигационную ошибку, основывал свои доводы, главным образом, на одной из следующих трех предпосылок:

1) Вызываемый проектом конвенции перенос бремени страхования не скажется на существующих соглашениях о страховании в такой степени, которая считалась бы «радикальной» Комитетом ЮНКТАД по невидимым статьям и финансированию, связанному с торговлей. Это, по меньшей мере, спорно.

2) Наблюдается существенный перенос бремени страхования, так как в противном случае не было бы большого смысла в разработке новой конвенции.

3) Радикальный перенос бремени страхования, если он будет иметь место, не окажет отрицательного воздействия на более мелкие рынки страхования, поскольку будут появляться новые источники страхования ответственности. В этой связи интересно отметить, что в докладе Секретариата ЮНКТАД об ответственности и страховании груза при международных смешанных перевозках (TD/B/AC.15/14 от 14 января 1976 года, пункт 76) в категорической форме отмечается, что «возможность того, что страховые организации менее развитых стран вскоре станут осуществлять широкое страхование ответственности перевозчиков (особенно морских перевозчиков) и организаций, занимающихся смешанной перевозкой, является чрезвычайно отдаленной».

---

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 1, выше.

[1] Далее называемая сокращенно МПС.

[2] TD/B/C.4/ISL/21.

[3] Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем, Брюссель, 29 апреля 1961 года.

[4] Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся морской перевозки багажа пассажиров, Брюссель, 27 мая 1967 года.

[5] Афинская конвенция о морской перевозке пассажиров и их багажа, Афины, 13 декабря 1974 года.

Ни одно из этих, иногда противоречащих друг другу, мнений не перевешивает доводы в пользу сохранения данного возражения. Безусловно, произойдет переход от страхования груза к страхованию ответственности, что не может не нанести ущерб рынкам страхования груза, которые не могут получить выгоды от какого-либо роста страхования ответственности. Совокупное воздействие отмены существующих оснований для возражений, конкретное введение ответственности за задержку и изменение бремени доказывания, безусловно, приведут к росту расходов перевозчика, что отразится в повышении фрахтовых ставок. Существенных выгод от этого никто не получит. Поэтому МПС настоятельно рекомендует:

a) Вновь ввести возражение со ссылкой на навигационную ошибку.

b) Сохранить статью 8 в том виде, в каком она составлена Рабочей группой ЮНСИТРАЛ.

3. Записка Генерального секретаря: замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов (добавление) (A/CN.9/109/Add.2) *

ЛИВИЙСКАЯ АРАБСКАЯ РЕСПУБЛИКА *

Прежде чем изложить наши постатейные замечания по тексту проекта конвенции, мы хотели бы отметить, что Ливийская Арабская Республика не присоединилась к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, с изменениями по Брюссельскому протоколу 1968 года. Однако Ливийская Арабская Республика включила положения этой Конвенции в свое морское законодательство, принятое в 1953 году.

Статья 1

A. В пункте 1 не указывается, что перевозчик должен иметь в своей собственности или арендовать судно, для того чтобы он мог выполнить договор перевозки. Это противоречит пункту 1 статьи 1 Брюссельской конвенции 1924 года.

B. В пункте 2 упоминается «фактический перевозчик», причем понятие «фактического перевозчика» определяется в нем как любое лицо, которому перевозчик по договору поручил перевозку грузов полностью или частично. Мы считаем, что положения, касающиеся понятий «перевозчик», «перевозчик по договору» и «фактический перевозчик», приведут ко многим неясностям при определении ответственности. Мы придерживаемся той точки зрения, что лучшим решением было бы использование термина «перевозчик», содержащегося в Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и их багажа 1974 года.

C. Определение «грузополучатель» в пункте 3 является двусмысленным и требует дополнительных подробностей. В этом определении не указывается четко, согласно каким положениям или на каком основании лицо имеет право принять груз.

Понятие «грузополучатель» может быть определено таким же образом, как это сделано во французском законе от 31 декабря 1966 года, касающемся договоров аренды судов и морской перевозки. В этом законе «грузополучатель» определяется следующим образом: «Грузополучатель означает лицо, уполномоченное принять груз в соответствии с договором перевозки; он является лицом, имя которого зафиксировано в коносаменте, когда он является именным, или который представляет коносамент по прибытии, когда коносамент был выдан на предъявителя, или последним индоссантом, когда коносамент является простым».

D. Пункт 4 включает в определение «груз» живых животных и грузы, перевозимые на палубе, что противоречит пункту C статьи 1 Брюссельской конвенции 1924 года.

Мы считаем, что определение груза должно прямо включать несопровождаемый багаж пассажиров.

E. Пункт 5 определяет «договор перевозки». Представляется возможным опустить последнее предложение этого пункта, а именно: «в который должен быть поставлен груз», поскольку оно не служит какой-либо цели.

Представляется необходимым добавить к определению договора перевозки слово «грузополучатель», поскольку в этом определении упоминаются только грузоотправитель и перевозчик. Грузополучатель должен располагать возможностью требовать применения договора перевозки, стороной которого он не является. Если коносамента, удостоверяющего груз, нет, грузополучатель не сможет осуществить права грузоотправителя до тех пор, пока он не сможет использовать их согласно положениям национального законодательства, признающего такое право. В большинстве стран, если не во всех, нет такого рода положений в национальном законодательстве; нет также положения, предоставляющего грузополучателю возможность осуществить права грузоотправителя.

Для того чтобы избежать обращения к национальному законодательству, желательно, чтобы эта международная конвенция включала в себя определение договора перевозки, которое устанавливает права грузоотправителей и перевозчиков и указывает права грузополучателя. Необхо-

* 5 октября 1976 года. Замечания, воспроизводимые в настоящем документе, были получены после девятой сессии ЮНСИТРАЛ.

димо определить права грузополучателя в случае отсутствия коносамента.

В дополнение к вышесказанному необходимо прямо предусмотреть, что перевозчик приобретает по договору перевозки право предъявлять от имени грузополучателя иск, вытекающий из этого договора, в особенности когда это касается оплаты фрахта.

На основе вышеуказанного к пункту 5 статьи 1 необходимо добавить следующее выражение: «По этому договору грузополучатель правомочен осуществлять права грузоотправителя и связан своими обязанностями».

F. Пункт 6 определяет «коносамент», как документ, подтверждающий договор перевозки грузов морем и принятие или погрузку грузов перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов предъявителю этого документа.

Это определение необходимо фактически пересмотреть, поскольку в нем поднимаются вопросы относительно следующего:

1. Счет, который перевозчик предъявляет до погрузки груза (счет за погрузку).

2. Означает ли это определение, что обязательство погрузить груз всегда будет лежать на перевозчике?

3. Данный текст допускает выдачу коносамента на предъявителя. В национальном законодательстве некоторых стран проявляется тенденция к упразднению «коносамента на предъявителя» (новое морское законодательство Греции) на том основании, что он не соответствует тому факту, что коносамент подтверждает права, имеющие финансовую ценность. Именно по этой причине такое национальное законодательство предпочитает ограничить ссылки именным и ордерным коносаментами.

Статья 2

A. Нет необходимости добавлять в пункте 1 *d* и *e* выражение «или другой документ» после слова «коносамент». Было бы предпочтительнее упоминать «коносамент» только для того, чтобы избежать неясности в отношении документа, который обеспечивает основу применимости данной конвенции.

B. *Пункт 4.* Необходимо разъяснить то обстоятельство, что данная конвенция не применяется в случае выдачи коносамента на основе чартерного соглашения, когда держатель коносамента одновременно является арендатором судна и стороной этого соглашения. Юристы во всем мире на основе Брюссельской конвенции 1924 года, касающейся коносамента, единодушно пришли к согласию относительно этого принципа.

Этот пункт может также вызвать опасения относительно того, что в результате какого-либо индоссамента в пользу одного из агентов грузоотправителя условия данного соглашения могут не выполняться, когда коносамент выдан, поскольку держатель коносамента не является грузоотправителем или одним из его представителей. Поэтому предпочтительнее заменить выражение «держатель коносамента» выражением «лицо, не являющееся добросовестным держателем коносамента».

Статья 4

A. *Пункт 2.* Мы считаем целесообразным добавить после слова «грузополучателю» выражение «в порту разгрузки», а также добавить новое предложение, в котором говорилось бы следующее: «Когда груз был доставлен грузополучателю за пределами порта разгрузки, доставка считается произведенной в порту разгрузки».

B. Если придерживаться логики, то вместо нынешнего порядка порядок обозначения подпунктов пункта 2 должен быть изменен следующим образом: *c, a, b.*

Статья 5

A. Следует понимать, что выражение «навигационная ошибка» используется в своем узком смысле. Поэтому ошибки, которые могут произойти при «коммерческом управлении судном», должны быть исключены из рамок «навигационной ошибки».

B. Пункт 4 касается освобождения от ответственности в случае пожара. Мы считаем, что в его текст необходимо внести дополнительные разъяснения. Этот пункт касается одного из случаев, приведенных в пункте 2 статьи 4 Конвенции 1924 года. Новый текст несовместим с новой системой ответственности, основанной на подтверждении ошибки со стороны перевозчика, и не имеет параллелей в других конвенциях о перевозках. Мы предлагаем изменить этот текст следующим образом: «В случае пожара перевозчик несет ответственность, пока он не докажет, что на этом судне имелись свои собственные устройства для предотвращения пожара и что, когда пожар возник, его служащие или агенты приняли разумные меры для его предотвращения или для уменьшения его последствий, если только истец не докажет, что имела место ошибка или небрежность со стороны перевозчика, его представителей или его служащих».

C. Включение в статью 5 принципа ответственности за задержку в доставке груза считается существенным изменением принципов ответственности.

D. Предусмотренные в пункте 6 статьи 5 меры могут явиться основанием для иска в случае общей потери груза, когда часть перевозимого груза выгружается, для того чтобы спасти остающуюся часть. В этом случае перевозчик должен оставаться ответственным за участие в общей потере в отношении выгруженного груза.

Мы предлагаем добавить выражение: «за исключением общей потери, помощи и спасания».

Статья 6

Мы полагаем, что метод ограничения ответственности перевозчика на основе партии или единицы и веса груза в соответствии с положениями Протокола 1968 года является более эффективным, чем ограничение или исчисление ответственности только на основе веса.

Предпочтительнее выбрать систему ограничения ответственности в случае задержки в доставке груза, исчисляемую на основе суммы оплаты фрахта, а не ограничивать ответственность за задержку в доставке груза тем же образом, что и ответственность в случаях потери или повреждения груза.

Мы также предлагаем разработать дальнейшие пути ограничения основы валюты, в которой выражается ответственность.

Статья 8

Эта статья касается изъятия права на ограничение ответственности у перевозчика и его служащих. Мы считаем целесообразным добавить после слова «перевозчик» выражение «или его служащие, или представители, которые действуют в пределах своих функций».

Статья 9

Эта статья касается перевозки груза на палубе. Для избежания двусмысленности нет необходимости ссылаться на «или другие документы, подтверждающие договор перевозки». (См. комментарий к статье 2, выше.)

Статья 10

A. Эта статья должна быть полностью пересмотрена в рамках замечаний по статье 1 относительно определения «перевозчик». Поэтому выражение «по договору» должно быть исключено из этой статьи, а также из ее названия.

B. Мы предлагаем добавить к пункту 3 следующее: «Тем не менее перевозчик остается связанным своими обязательствами и уступками, являющимися результатом такого специального соглашения, невыполнение которого рассматривается действием или упущением со стороны перевозчика по статье 8».

Статья 11

A. К этой статье относятся аналогичные замечания относительно выражения «по договору».

B. Пункт 2 полностью неприемлем. Предоставление перевозчику возможности снять с себя ответственность за любые потери при доставке, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика, противоречит тексту статьи 10. Мы считаем, что пункт 2 этой статьи должен быть исключен.

Статья 14

Здесь также уместно сделанное выше замечание относительно выражения «по договору».

Статья 16

Представляется, что выражение «включая любого ... грузополучателя» является излишним. Мы считаем предпочтительным включить текст, который призван защищать других и который содержится в статье 1 Протокола 1968 года, изменяющей пункт 4 статьи 3 Конвенции 1924 года. Этот текст гласит:

«Однако доказательство противного не допускается в том случае, когда коносамент был передан лицу, не действовавшему добросовестно».

Статья 17

По причинам, упомянутым выше, в комментарии к статье 16, выражение «включая любого грузополучателя» должно быть исключено из пунктов 2, 3 и 4 статьи 17.

Статья 19

Мы считаем целесообразным исключить выражение «если таковой имеется», поскольку мы говорим о существующем «перевозочном документе». Без такого документа невозможно предъявить юридически обоснованный иск, касающийся состояния груза во время передачи его перевозчику.

Статья 20

Мы считаем, что следует сохранить одногодичный срок давности, как это предусмотрено Конвенцией 1924 года и национальным законодательством многих стран. Одногодичный срок давности также обеспечивает более быстрое разрешение споров с перевозчиком.

Статья 21

A. Мы возражаем против пункта 2. Мы считаем, что приемлемое положение содержится в статье 17 Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и их багажа 1974 года. Это замечание относится и к пункту A (3) статьи 22.

B. Второе предложение пункта A (2) противоречит статье 7 Брюссельской конвенции 1952 года об унификации некоторых правил относительно наложения ареста на морские суда, к которой присоединились многие государства.

Статья 23

Предпочтительнее упомянуть «любой перевозочный документ» после ссылки на «коносамент», поскольку выражение «любом другом документе, подтверждающем договор перевозки», упоминающееся в тексте, дублирует выражение «договор перевозки», упоминающееся в первой строке. С другой стороны, выражение «любой другой пере-

возочный документ» касается тех случаев, когда не был выдан коносамент.

Статья 24

По нашему мнению, формулировка этой статьи должна быть изменена таким образом, чтобы она не наносила ущерба применению Йорк-Антверпенских правил, касающихся урегулирования общей аварии.

Статья 25

Замечания по пункту 1 статьи 2 применимы к пункту 2 этой статьи.

4. Доклад Генерального секретаря: анализ замечаний правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов (A/CN.9/110) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
I. ВВЕДЕНИЕ	313
II. АНАЛИЗ ЗАМЕЧАНИЙ	314
A. *Замечания по проекту конвенции в целом*	314
B. *Замечания по положениям проекта конвенции*	315
ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	315
Статья 1. Определения	315
Статья 2. Сфера применения	318
Статья 3. Толкование конвенции	320
ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА	320
Статья 4. Период ответственности	320
Статья 5. Общие правила	322
Статья 6. Пределы ответственности	331
Статья 7. Иски в случае деликта	336
Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности	336
Статья 9. Палубный груз	337
Статья 10. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика	339
Статья 11. Сквозная перевозка	340
ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ	341
Статья 12. Общее правило	341
Статья 13. Особые правила об опасных грузах	341
ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ	344
Статья 14. Выдача коносамента	344
Статья 15. Содержание коносамента	344
Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила	346
Статья 17. Гарантии грузоотправителя	348
Статья 18. Другие документы, помимо коносамента	349
ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ	349
Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке	349
Статья 20. Исковая давность	351
Статья 21. Юрисдикция	352
Статья 22. Арбитражное разбирательство	355
ЧАСТЬ VI. ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ	356
Статья 23. Договорные условия	356
Статья 24. Общая авария	356
Статья 25. Другие конвенции	357

I. Введение

1. В соответствии с решением Комиссии, принятым на ее седьмой сессии (13—17 мая 1974 года), текст проекта конвенции о морской перевозке грузов, утвержденный Рабочей группой по международному законодательству в области морских перевозок на ее восьмой сессии (10—21 февраля 1975 года), был направлен правительствам и заинтересованным международным организациям для замечаний. Все замечания, полученные Секретариатом на 27 января 1976 года, воспроизводятся в документе A/CN.9/109 **.

2. На своей седьмой сессии Комиссия также обратилась к Секретариату с просьбой подготовить анализ этих замечаний для рассмотрения Комиссией на ее девятой сессии. Настоящий документ содержит этот анализ.

3. При составлении этого анализа все замечания по каждой статье сопоставлялись, а затем располагались по пунктам и подпунктам той статьи, к которой они относятся. Если замечания касаются статьи в целом, а не какого-либо конкретного пункта этой статьи, то они анализировались под заголовком «статья в целом». Там, где в этом имеется необходимость, анализ замечаний под заголовком «статья в целом» содержит краткое изложение основных замечаний по данной статье.

4. Если предложение об изменении существующего текста проекта конвенции включает в себя проект текста, в котором произведены изменения, то в анализе предлагаемый проект текста воспроизводится в том случае, если он содержит изменение по существу. В данном анализе не воспроизводятся и не описываются предложения, носящие лишь редакционный характер; однако правительство или организация, которая внесла предложение редакционного характера, указывается в конце обсуждения статьи или пункта статьи, к которому относится это предложение редакционного характера. С полным содержанием такого предложения можно ознакомиться в замечаниях соответствующего правительства или организации, содержащихся в документе A/CN.9/109 **.

Сокращения

5. Названия международных организаций, представивших замечания по проекту конвенции, даны в анализе в виде следующих сокращений:

* 25 февраля 1976 года.

** Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 1, выше.

ЦБМЖП	Центральное бюро международных железнодорожных перевозок, Берн
МПС	Международная палата по судоходству
ММК	Международный морской комитет
Рабочая группа ММК/МТП	Совместная рабочая группа Международного морского комитета и Международной торговой палаты по ответственности и страхованию ***
МАС	Международная ассоциация судовладельцев
МСМС	Международный союз морского страхования

6. В замечаниях часто встречаются ссылки на некоторые международные транспортные конвенции. В данном анализе названия этих конвенций сокращены следующим образом:

Брюссельская конвенция 1924 года	— Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года. (League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXX, p. 157); *Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли* (ЮНСИТРАЛ, том II, глава II.)
Брюссельский протокол 1968 года	— Протокол изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года. (*Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли* (ЮНСИТРАЛ, том II, глава II.)
Варшавская конвенция 1929 года	— Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Варшава, 12 октября 1929 года. (League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, p. 11.)
Гаагский протокол 1955 года	— Протокол о поправках к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года. Гаага, 28 сентября 1955 года. (United Nations, *Treaty Series*, vol. 478, p. 371.)
Монреальский протокол № 4	— Монреальский протокол № 4 об изменении Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной 12 октября 1929 года в Варшаве и измененной Протоколом, подписанным в Гааге 28 сентября 1955 года. Монреаль, 25 сентября 1975 года (документ ИКАО 9148).
Конвенция КДПГ	— Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов. Женева, 19 мая 1956 года. (United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, p. 189.)
Конвенция КЖПГ	— Международная конвенция о железнодорожной перевозке грузов. Берн, 25 октября 1962 года. (United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, p. 336.)
Афинская конвенция 1974 года	— Афинская конвенция о морской перевозке пассажиров и багажа 1974 года. Афины, 13 декабря 1974 года (документ ИМКО, в продаже под № 75.03.E.).

*** ММК был представлен доклад этой Рабочей группы, который воспроизводится в документе A/CN.9/109 в виде части замечаний ММК.

II. Анализ замечаний

A. ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТУ КОНВЕНЦИИ В ЦЕЛОМ

1. Большинство приславших свои замечания по проекту конвенции в целом выразили мнение о том, что ее положения, в общем, приемлемы (Австрия, Афганистан, Бельгия, Венгрия, Германская Демократическая Республика, Дания, Нигер, Норвегия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Украинская Советская Социалистическая Республика, Федеративная Республика Германии, Финляндия, Чехословакия и Швеция). Однако, за исключением Афганистана, все приславшие ответы указали, что все еще существуют частные проблемы, неурегулированные проектом в его нынешней форме, и предложили соответствующие решения для урегулирования этих проблем [1].

2. Упомянутые выше государства, приславшие ответы, привели следующие причины, по которым они в общем одобрили проект конвенции:

a) проект конвенции в целом отражает сбалансированный и тщательно разработанный компромисс между иногда противоречащими интересами сторон в договоре морской перевозки грузов (Бельгия, Венгрия, Дания, Норвегия, Финляндия и Швеция);

b) правила, изложенные в проекте конвенции в отношении рассматриваемых в нем вопросов, в целом были усовершенствованы по сравнению с соответствующими правилами Брюссельской конвенции 1924 года (Австрия, Бельгия, Норвегия, Соединенные Штаты, Федеративная Республика Германии и Финляндия);

c) положения проекта конвенции соответствуют международным нормам, регулирующим перевозку грузов другими видами транспорта и, таким образом, облегчают согласование норм, регулирующих международную перевозку грузов (Австрия, Венгрия, Германская Демократическая Республика и Швеция);

d) проект конвенции будет способствовать международной торговле как путем решения отдельных юридических проблем, встречающихся в настоящее время при морской перевозке грузов, так и в силу наличия положений, которые могли бы учитывать новые изменения транспортной технологии (Афганистан, Венгрия, Германская Демократическая Республика и Федеративная Республика Германии);

[1] Эти замечания приводятся ниже, по соответствующим статьям проекта конвенции, к которым они относятся.

e) проект конвенции представляет собой подходящую основу для принятия новой конвенции, регулирующей морскую перевозку грузов (Дания, Норвегия, Соединенное Королевство и Швеция);

f) при формулировании проекта конвенции надлежащим образом были учтены принципы пересмотра Брюссельской конвенции 1924 года, изложенные в резолюции Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок от 15 февраля 1971 года (TD/B/C.4/86, приложение 1) [2] (Чехословакия).

3. Некоторые из числа приславших ответы высказали свои оговорки относительно приемлемости проекта конвенции в качестве основы для составления новой конвенции взамен Брюссельской конвенции 1924 года и выразили мнение о том, что новая конвенция, если она будет основываться на положениях проекта конвенции, окажет отрицательное воздействие на международную торговлю (Нидерланды, МПС и МСМС). Основные оговорки этих последних, хотя они иногда и высказывались в общих выражениях, касались правового режима ответственности перевозчиков, устанавливаемого в статье 5. Эти оговорки отмечаются при анализе замечаний по этой статье.

B. ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПОЛОЖЕНИЯМ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

Статья в целом

1. Мексика предложила включить в проект конвенции определение «грузоотправитель», поскольку проект конвенции уже содержит определение других сторон, непосредственно заинтересованных в договоре перевозки, то есть «перевозчик» или «перевозчик по договору» (статья 1, пункт 1), «фактический перевозчик» (статья 1, пункт 2) и «грузополучатель» (статья 1, пункт 3) [3]. Мексика предложила следующее определение термина «грузоотправитель»: «„Грузоотправитель" означает лицо, которое от своего имени или от имени другого лица заключает с перевозчиком договор на морскую перевозку грузов».

2. Филиппины предложили дать в проекте конвенции также определение термина «фрахтователь», в частности с целью уточнения, охватывает ли термин «перевозчик» понятие «фрахтователь» [4]. Филиппины предложили следующее определение термина «фрахтователь»:

«„Фрахтователем" является лицо, нанимающее или приобретающее в пользование судно или корабль или их часть для перевозки грузов морем из одного порта в другой с уплатой стоимости фрахтования на свой счет или на счет других».

3. Чехословакия выразила мнение о том, что термину «морская перевозка» должно быть дано такое определение в статье 1, чтобы он также охватывал перевозку по внутренним водным путям, доступным для морских судов.

4. Соединенные Штаты предложили в целях ясности включить в проект конвенции следующее определение «опасный груз»:

«„Опасный груз" означает взрывчатые вещества, воспламеняющийся груз или такой другой груз в любой форме или в любом количестве, который считается представляющим опасность или угрозу для жизни, здоровья или имущества в соответствии с международными соглашениями, законами или предписаниями страны флага судна или законами или предписаниями страны порта погрузки или порта разгрузки».

Статья 1, пункт 1

Определение «перевозчик» и «перевозчик по договору»

5. Венгрия выразила свое согласие с определением «перевозчик по договору» и одобрила различие, проведенное между этим термином и термином «фактический перевозчик».

6. Канада и Франция предложили опустить ссылку на «перевозчика по договору». Канада отметила, что эта ссылка может быть истолкована как возлагающая большую ответственность на экспедиторов груза (агентов судна) и могла бы поставить под сомнение часто осуществляемое в Канаде право грузоотправителей на заключение договоров перевозки непосредственно с перевозчиками, которые будут сами перевозить груз. Франция отметила, что опущение ссылки на «перевозчика по договору» соответствовало бы терминологии, употребляемой в Афинской конвенции 1974 года, и предложила следующую формулировку пункта 1:

«„Перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор о морской перевозке грузов, независимо от того, была ли перевозка действительно осуществлена перевозчиком или фактическим перевозчиком».

7. Филиппины предложили дать определение «перевозчик» отдельно от определений «перевоз-

---

[2] Эта резолюция также воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть вторая, III, приложение II.

[3] Следует отметить, что МАС также предложила дать определение термину «грузоотправитель», если не будет принято ее предложение изменить формулировку пункта 1 статьи 1 путем замены термина «грузоотправитель» термином «сторона, передающая груз».

[4] Федеративная Республика Германии предложила включить в пункт 4 статьи 2 определение термина «чартер-партия». См. ниже, обсуждение замечаний по пункту 4 статьи 2.

чик по договору» и «фактический перевозчик» и указали, что термин «перевозчик» может быть определен следующим образом:

«„Перевозчиком" является лицо, которое за вознаграждение соглашается взять на себя перевозку грузов морем».

8. Сьерра Леоне отметила необходимость уточнить, охватывает ли термин «перевозчик» также агентов перевозчика, поскольку из определения в его нынешней редакции, по-видимому, следует, что агенты действительно охватываются.

9. Соединенные Штаты предложили заменить в этом пункте слова «от имени которого» словами «по распоряжению которого» в целях уточнения того, что лицо, действующее при заключении договора перевозки от имени «перевозчика» или «перевозчика по договору», должно иметь соответствующее распоряжение.

10. Поскольку иногда грузополучатель может заключить договор перевозки путем резервирования места на судне, МАС предложила заменить термин «грузоотправитель» термином «сторона, передающая груз».

Статья 1, пункт 2

Определение «фактического перевозчика»

11. Венгрия выразила свое согласие с определением «фактический перевозчик» и с различием, проведенным между этим термином и термином «перевозчик по договору».

12. Канада предложила опустить определение «фактический перевозчик» на том основании, что правовые последствия, связанные с поручением перевозчиком другому лицу фактической перевозки грузов полностью или частично, должны быть оставлены в ведении внутригосударственного права и коммерческой практики.

13. Нидерланды предложили, для того чтобы облегчить уточнение термина «фактический перевозчик», определить «фактического перевозчика как владельца судна, перевозящего груз»; это особенно касается тех случаев, когда имеет место ряд последовательных тайм-чартеров и/или рейсовых чартеров или когда перевозчик по договору договорился с третьей стороной о перевозке грузов, а эта третья сторона наняла еще одно лицо для фактической перевозки грузов.

14. Как следствие своего предложения о том, чтобы опустить из пункта 1 ссылку на «перевозчика по договору», Франция предложила следующую формулировку для определения «фактический перевозчик»:

«„Фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчик поручил полностью или частично исполнить договор перевозки грузов».

Статья 1, пункт 3

Определение «грузополучателя»

15. Филиппины предложили дополнить определение «грузополучатель» конкретной ссылкой на те основания, по которым подобное лицо «уполномочено принять груз», с тем чтобы исключить случай, когда судебный исполнитель принимает груз на основании судебного приказа. Филиппины предложили следующую формулировку:

«„Грузополучатель" означает лицо, которое, согласно условиям договора перевозки или коносамента, уполномочено принять груз».

16. Франция предложила дополнить и уточнить это определение и выдвинула следующее определение, основанное на французском законе о договоре фрахтования и договоре морской перевозки грузов 1966 года:

«„Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное принять груз в соответствии с договором перевозки; таковыми являются: лицо, имя которого указано в именном коносаменте; лицо, представляющее коносамент по прибытии [грузов] в случае коносамента на предъявителя; последний индоссат в случае ордерного коносамента».

17. По мнению Канады, термин «грузополучатель» должен охватывать как лиц, могущих предъявить коносамент, так и лиц, которые, возможно, на каких-либо других основаниях «уполномочены принять поставку груза». Было предложено следующее определение:

«„Грузополучатель" означает лицо, указанное в коносаменте, или лицо, в пользу которого в нем сделана надпись, или лицо, имеющее право принять поставку груза».

Статья 1, пункт 4

Определение «груз»

18. Союз Советских Социалистических Республик, Белорусская Советская Социалистическая Республика и Канада предложили исключить из определения слова «включая живых животных» на том основании, что в них нет необходимости. СССР отметил, что подобная ссылка является излишней в свете пункта 5 статьи 5 проекта конвенции, в котором подробно регулируется ответственность перевозчиков в связи с перевозкой живых животных. МПС высказалась за прямое положение об исключении живых животных из определения «груз» и соответственно из сферы действия проекта конвенции. По мнению МПС, перевозчики могут согласиться на перевозку живых животных лишь на основе особых договоров, в которых признаются специфические проблемы, связанные с перевозкой живых животных. Финляндия оставила за собой право позднее высказать свою позицию в отношении того, следует ли рассматривать живых животных «грузом» для целей проекта конвенции.

19. Нидерланды, Канада и МПС высказались за изменение термина «груз», с тем чтобы прямо исключить из него пассажирский багаж, охватываемый Афинской конвенцией 1974 года. Соединенное Королевство высказало свою поддержку определению, согласно которому груз также включает багаж, не сопровождающий пассажиров, поскольку этот вид груза не подпадает под действие Афинской конвенции 1974 года.

20. Япония предложила, чтобы определение «груз» не охватывало упаковку либо контейнеры и подобные предметы, предназначенные для перевозки. Ряд приславших ответы (Канада, Япония в качестве альтернативного предложения и Международная ассоциация судовладельцев) выразили мнение о том, что «грузом» должны считаться лишь такие прочные, допускающие реализацию и повторное использование виды упаковки, как контейнеры; они отметили, что перевозчик не должен нести по проекту конвенции ответственность за износ других видов упаковки, который может произойти даже при отсутствии какого-либо ущерба в отношении упакованных грузов. В этой связи Канада предложила следующее определение[5]:

«„Груз" означает все, что подлежит перевозке по договору перевозки, за исключением багажа пассажиров, а в тех случаях, когда груз заключен в контейнер, паллет или в подобный предмет, предназначенный для перевозки,— такой предмет, предназначенный для перевозки».

МАС предложила следующее определение:

«„Груз" означает любой вид грузов, включая живых животных; в тех случаях когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете длительного пользования, предназначенном для перевозки или упаковки, такие предметы перевозки или упаковки, если они предоставлены грузоотправителем, означают „груз"».

21. Филиппины предложили опустить из определения слова «если они предоставлены грузоотправителем», поскольку упаковку следует рассматривать как часть «груза» независимо от того, кто ее предоставил.

22. Нигер предложил в случае сохранения определения «груза», содержащегося в пункте 4 статьи 1, добавить положение о том, что при исчислении фрахтовых ставок в отношении груза, перевозимого в контейнерах, вес этих контейнеров не должен приниматься во внимание.

Предложения редакционного характера

23. Предложения редакционного характера в отношении текста пункта 4 статьи 1 были сделаны Филиппинами, а также ЦБМЖП в отношении только французского текста.

Статья 1, пункт 5

Определение «договор перевозки»

24. Финляндия выразила согласие с определением «договор перевозки», согласно которому проект конвенции будет применяться лишь в тех случаях, когда не выдается коносамент. Однако Канада предложила изменить редакцию этого определения, с тем чтобы термин «договор перевозки» охватывал лишь «договор, подтвержденный коносаментом»[6].

25. Белорусская ССР, Украинская ССР и Советский Союз предложили включить в этот пункт требование о письменной форме «договора перевозки».

26. Франция предложила дополнить это определение, с тем чтобы указать, что «в силу этого договора грузополучатель может осуществлять права грузоотправителя и нести его обязанности». Было отмечено, что при отсутствии подобного положения в том случае, когда не был выдан коносамент, правовое положение грузополучателя зависит от различающихся между собой норм внутригосударственного законодательства.

27. МПС предложила исключить из этого определения некоторые особые договоры, которые обычно заключаются «заочно», например, договоры о перевозке крупных партий грузов и договоры о поставке личных вещей, транспортных средств и экспериментального груза. МПС отметила, что в последней категории случаев трудно производить оценку для целей страхования перевозчиком и поэтому целесообразнее всего было бы предоставить грузоотправителю решение вопроса о том, какая степень защиты ему требуется по договору и путем страхования.

28. Соединенные Штаты выразили мнение о том, что слова «конкретные грузы из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз» следует опустить, поскольку они вызывают сомнение относительно того, охватывает ли определение «договор перевозки» те случаи, когда грузы не являются «конкретными» или должны перевозиться перевозчиком за пределы порта разгрузки.

29. Канада предложила заменить в определении слово «порт» словом «место», а Нидерланды — заменить слово «порт» словами «порт или место». Нидерланды отметили, что предложенное ими изменение направлено на то, чтобы определение «договор перевозки» охватывало те случаи, при которых, хотя основная часть исполнения договора осуществляется по морю, определенная часть исполнения договора осуществляется по внутренним водным путям.

[5] В настоящем документе нашли также отражение замечания Канады по этому пункту, упомянутые выше, в пунктах 18 и 19.

[6] В полном тексте канадской измененной редакции пункта 5 статьи 1, который также включает предложения, упомянутые ниже, в пунктах 29, 30 и 32, говорится следующее: «„Договор перевозки" означает подтверждаемый коносаментом договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем перевезти груз по воде за уплату фрахта из одного места в другое».

30. Канада, Филиппины и Соединенное Королевство предложили опустить слова «в который должен быть доставлен груз». Соединенное Королевство выразило мнение о том, что эти слова являются излишними, в то время как Филиппины заметили, что «договор перевозки» может иметь своей целью скорее демонстрацию, нежели поставку груза.

31. МАС высказалась за замену термина «грузоотправитель» термином «лицо, передающее груз», поскольку договор перевозки не всегда заключается грузоотправителем [7].

Предложения редакционного характера

32. Предложения редакционного характера были сделаны Канадой и Филиппинами.

Статья 1, пункт 6

Определение «коносамент»

33. Канада отметила, что определение «коносамент» должно показывать, что коносамент одновременно служит распиской за отгруженный груз, товарораспорядительным документом и документом, подтверждающим договор перевозки, при отсутствии официального договора перевозки. Исходя из этого и для того чтобы подчеркнуть, что договор перевозки и коносамент различаются между собой, Канада предложила следующее определение:

«„Коносамент" означает товарораспорядительный документ, расписку за груз и документ, подтверждающий договор перевозки».

34. Соединенные Штаты отметили, что имеющееся определение, возможно, исключает прямой коносамент, который представляет собой необоротный документ, не подлежащий передаче при поставке грузов. Соединенные Штаты предложили следующее определение, с тем чтобы оно охватывало прямой коносамент:

«„Коносамент" означает документ, подтверждающий договор перевозки грузов морем и принятие или погрузку грузов перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов. Коносамент может включать условие доставки лишь предъявителю этого документа. Положение в этом документе о том, что грузы должны быть доставлены по распоряжению указанного лица или по распоряжению, или предъявителю, представляет собой подобное условие» [8].

35. Филиппины предложили заменить в конце первого предложения этого пункта слова «предъявителю этого документа» словом «грузополучателю», поскольку в тех случаях, когда коносамент потерян, перевозчик может поставить груз грузополучателю против расписки и/или против гарантии, освобождающей перевозчика от любой возможной ответственности за неправильную поставку.

Статья 2. Сфера применения

1. Два главных вопроса, затронутых в замечаниях по этой статье, сводились к следующему:

a) сфера применения новой конвенции, и

b) должны ли стороны иметь полномочия по исключению ее применимости в надлежащих случаях.

a) *Сфера применения*

i) *Краткое изложение замечаний*

2. Многие из числа приславших ответы одобрили сферу применения в том виде, в каком она определяется настоящей статьей. Однако некоторые из приславших ответы отметили, что ограничение применения новой конвенции перевозкой грузов «между портами» может сделать конвенцию неприменимой в тех случаях, когда перевозка грузов начинается или кончается в каком-либо другом месте, помимо порта, например, в случае смешанных перевозок. В большинстве ответов, в которых были высказаны замечания относительно исключения чартер-партий из сферы применения проекта конвенции, подобное исключение было одобрено и, кроме того, была предложена формулировка, направленная на то, чтобы проект конвенции не применялся к коносаменту, выданному перевозчиком в соответствии с чартер-партией в тех случаях, когда держателем подобного коносамента является либо фрахтователь, либо агент фрахтователя.

ii) *Конкретные замечания*

3. Венгрия и МСМС одобрили сферу применения проекта конвенции в том виде, в каком она определяется в статье 2, по следующим причинам:

a) сфера применения проекта конвенции шире, чем сфера применения Брюссельской конвенции 1924 года, и ясно определена (Венгрия);

b) критерии, регулирующие сферу применения проекта конвенции, в принципе соответствуют критериям, применяемым в других международных транспортных конвенциях (МСМС).

4. Канада отметила, что в целом

i) она выступает против расширения сферы применения конвенции за счет областей, относящихся к национальной юрисдикции;

ii) конвенция должна применяться к морской перевозке всех грузов; и

iii) слово «порт» должно быть заменено словом «место» во всех случаях, когда оно встречается в этой статье.

[7] См. также обсуждение замечаний МАС в пункте 10, выше.

[8] В качестве альтернативы Соединенные Штаты предложили оставить определение «коносамент» в его нынешнем виде, но ясно указать, что прямой коносамент является «документом, помимо коносамента, [выданным] для подтверждения договора перевозки», охватываемым в статье 18 проекта конвенции.

5. МСМС отметил, что конвенция получит определенную в статье 2 сферу применения лишь в судах государств — участников конвенции; суды государств, не являющихся договаривающимися государствами, не будут связаны положениями конвенции.

6. Япония отметила, что сфера применения проекта конвенции шире, нежели сфера применения Брюссельской конвенции 1924 года, измененной Брюссельским протоколом 1968 года. Поэтому между государством — участником новой конвенции и государством — участником Брюссельской конвенции 1924 года, измененной Протоколом 1968 года, могут возникнуть коллизии в отношении норм, подлежащих применению. Во избежание подобных коллизий она предложила включить надлежащие формулировки в заключительные положения новой конвенции.

b) *Полномочия исключать применение конвенции*

i) *Краткое изложение замечаний*

7. Некоторые из числа приславших ответы согласились с обязательным применением конвенции в соответствии с настоящей статьей ко всем договорам морской перевозки грузов. Другие выразили мнение о том, что конвенция должна иметь обязательное применение лишь в случае выдачи коносамента или другого товараспорядительного документа; в случае, если коносамент не был выдан, стороны должны иметь полномочия исключить применение конвенции при оговоренных обстоятельствах.

ii) *Конкретные замечания*

8. Япония, Соединенное Королевство и МПС выразили мнение о том, что обязательное применение конвенции ко всем договорам морской перевозки грузов является нежелательным. Они отметили, что существуют случаи, например договоры о перевозках крупных партий грузов, поставки грузов, не имеющих коммерческой ценности, и поставки специальных или экспериментальных грузов, когда грузоотправитель не нуждается в защите, предоставляемой конвенцией, и не желает ее и когда было бы уместным разрешить сторонам исключить применение конвенции. Соединенное Королевство и МПС высказали мысль о том, что этот результат может быть достигнут путем:

i) добавления к этой статье пункта *a*, изложенного ниже (Соединенное Королевство);

ii) добавления к этой статье пунктов *a* и *b*, изложенных ниже (МПС):

«*a*) если коносамент или подобный ему товараспорядительный документ не выдан, стороны могут намеренно согласиться с тем, что положения данной конвенции не применяются при условии, что выдан подтверждающий договор документ и что заявление о согласии внесено в такой документ и подписано грузоотправителем;

b) в целях настоящей статьи договоры о перевозке определенного количества груза в течение определенного периода времени считаются чартер-партиями».

Статья 2, пункт 1

Вступительное положение пункта

9. Финляндия и Венгрия поддержали применение конвенции ко всем договорам морской перевозки грузов, включая договоры, не подтвержденные коносаментом.

10. Австралия отметила, что положения относительно сферы применения должны быть уточнены, с тем чтобы обеспечить применение конвенции к морским участкам смешанной перевозки грузов, а не только к обычной перевозке между портами.

11. Канада предложила следующим образом изменить начало этого пункта:

«Настоящая Конвенция применяется ко всем договорам перевозки по воде между местами, находящимися в двух разных государствах, если...»

12. Филиппины предложили опустить слово «двух», поскольку морская перевозка грузов может затрагивать порты более двух государств.

Подпункт c

13. Канада выразила мнение о том, что этот подпункт, учитывая подпункт *b* этой статьи, является ненужным, и предложила его опустить.

Подпункты d *и* e

14. В соответствии со своим предложением о том, что «договор перевозки» должен быть определен в пункте 5 статьи 1 как договор, подтверждаемый коносаментом, Канада предложила:

i) опустить в подпунктах *d* и *e* этого пункта выражение «или другой документ, подтверждающий договор перевозки». Согласно предложению Канады, коносамент будет являться основным документом, подтверждающим договор перевозки, а условия коносамента будут иметь приоритет по сравнению с любыми противоречащими им условиями других перевозочных документов (например, штурманских расписок и доковых расписок).

ii) следующим образом изменить формулировку подпункта *e:*

«*e*) коносамент предусматривает, что договор перевозки регулируется настоящей Конвенцией или законодательством любого государства о ее применении».

15. Федеративная Республика Германии предложила опустить подпункт *d*. Поскольку конвенция применяется ко всем договорам морской перевозки грузов, независимо от того, был ли выдан коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, применение конвенции

не должно зависеть от места выдачи коносамента или другого документа, подтверждающего договор перевозки.

Предложение редакционного характера

16. Францией было выдвинуто предложение редакционного характера, касающееся лишь французского текста пункта 1 статьи 2.

Статья 2, пункт 2

17. Чехословакия предложила добавить после термина «перевозчик» термин «фактический перевозчик», поскольку, согласно определениям, содержащимся в статье 1, понятие «перевозчик» не охватывает «фактического перевозчика».

18. Канада отметила, что, если национальная принадлежность судна и лиц, перечисленных в пункте 1, не влияет на применимость этого пункта, она также не должна влиять на применимость каких-либо других положений проекта конвенции. Поскольку этот пункт можно рассматривать как дающий основание предполагать, что национальная принадлежность является фактором определения применимости других положений проекта конвенции, Канада предложила его опустить.

Статья 2, пункт 3

19. Канада отметила, что этот пункт является приемлемым.

20. МАС предложила опустить этот пункт, поскольку:

a) ясно, что государство будет иметь полномочия, предоставляемые этим пунктом, даже в случае если он будет опущен, и

b) неуместно включать его в проект конвенции, регулирующий международную коммерческую перевозку грузов морем.

Статья 2, пункт 4

Исключение фрахтователя и его агентов из сферы применения термина «держатель коносамента»

21. Белорусская ССР, Нидерланды, Советский Союз и МПС предложили изменить второе предложение этого пункта, с тем чтобы прямо исключить из сферы применения проекта конвенции коносамент, выданный перевозчиком в соответствии с чартер-партией, в тех случаях, когда держателем коносамента является фрахтователь. Было отмечено, что в таком случае коносамент не регулирует отношения между фрахтователем и перевозчиком (Нидерланды) и может быть выдан лишь в качестве расписки в соответствии с чартер-партией (МПС). Для достижения этого результата было предложено добавить следующие слова в конце второго предложения этого пункта:

a) «не являющимся фрахтователем» (Нидерланды и МПС);

b) «если подобным держателем не является фрахтователь по чартеру» (Белорусская ССР);

c) «если им (держателем коносамента) не является фрахтователь по чартеру» (СССР).

22. Франция отметила, что термин «держатель коносамента» не должен охватывать фрахтователя или его агентов, и предложила заменить его выражением «третье лицо, являющееся добросовестным держателем».

Прочие замечания

23. Германская Демократическая Республика отметила, что, хотя название проекта конвенции дает основание предполагать, что он применяется к любой морской перевозке грузов, чартер-партии были прямо исключены этим пунктом из его сферы применения. Германская Демократическая Республика предложила устранить это несоответствие, распространив действие проекта конвенции на чартер-партии.

24. Канада отметила, что термин чартер-партия не определен. Федеративная Республика Германии предложила следующее изменение формулировки первого предложения пункта с целью включения определения чартер-партии:

«Положения настоящей Конвенции не применяются к договорам, по которым перевозчик берет на себя обязательство предоставить полностью или частично грузоподъемность определенного судна на определенный срок (таймчартер) или для одного или нескольких отдельных рейсов (рейсовый чартер) в распоряжение грузоотправителя».

25. Канада отметила, что известны случаи, когда фрахтователь является также грузоотправителем и грузополучателем, и это порождает ситуации, при которых происходит столкновение интересов.

26. Франция выразила опасение в связи с тем, что нынешняя формулировка пункта 4 может привести к тому, что с помощью индоссирования коносамента, выданного в соответствии с чартер-партией, в пользу агента грузоотправителя положения чартер-партии могут стать неоспоримыми.

Статья 3. Толкование конвенции

1. Канада отметила, что эта статья была сформулирована на основе статьи 7 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, и указала, что она не имеет возражений против включения этой статьи в проект конвенции.

ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4. Период ответственности

Статья в целом

1. Главным вопросом, который затрагивался в замечаниях, изложенных в представленных ответах по этой статье, был вопрос о том, оправдано ли предусмотренное настоящей статьей увеличение периода ответственности перевозчика за груз за пределы периода ответственности, установлен-

ного Брюссельской конвенцией 1924 года. Большинство ответивших одобрило такое увеличение. Однако была также выражена точка зрения, что точные моменты начала и конца периода ответственности перевозчика в соответствии с данной статьей нуждаются в разъяснении.

2. Также отмечалось, что к этой статье следует добавить положения, освобождающие перевозчика от ответственности в течение любого периода времени, когда в порту погрузки он по закону обязан передать груз на хранение какого-либо третьего лица (например, органа, удостоверяющего вес или качество груза).

3. Венгрия, Германская Демократическая Республика, Финляндия, Швеция, ММК и МСМС одобрили увеличение периода ответственности перевозчика по настоящей статье по сравнению с периодом, установленным в статье 1 *e* Брюссельской конвенции 1924 года. Были выдвинуты следующие доводы:

a) увеличенный период ответственности соответствует периоду ответственности, предусмотренному международными конвенциями, касающимися вопросов перевозки грузов другими видами транспорта (Венгрия и ММК), и практике, получившей развитие в определенных видах линейных перевозок (МСМС);

b) период ответственности, установленный Брюссельской конвенцией 1924 года, имел неблагоприятные последствия для грузоотправителя, поскольку ущерб товарам зачастую наносился тогда, когда эти товары находились в ведении перевозчика до их погрузки или после их разгрузки (Венгрия и Германская Демократическая Республика);

c) груз, в особенности при осуществлении линейных перевозок, часто находится в ведении перевозчика до погрузки или после разгрузки, и в настоящее время отмечается большая неопределенность в отношении степени ответственности перевозчика за потери или повреждения, имевшие место в течение этих периодов (ММК);

d) такое увеличение соответствует предложению, содержащемуся в резолюции по коносаментам, принятой на второй сессии Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок (Чехословакия).

4. МПС выразила несогласие с увеличением периода ответственности перевозчика на следующих основаниях:

a) увеличение периода ответственности перевозчика приведет к тому, что перевозчик, а не грузовладелец, как это предусмотрено в Брюссельской конвенции 1924 года, будет осуществлять страхование рисков, возникающих в течение дополнительных периодов ответственности перевозчика. Такое перенесение бремени страхования приведет к повышению транспортных издержек и нанесет ущерб интересам грузовладельца [9];

b) изменение периода ответственности создаст состояние неопределенности в отношении степени ответственности перевозчика, что приведет к дорогостоящим судебным тяжбам;

c) вследствие такой неопределенности положения в отношении степени ответственности перевозчика предусмотрительный грузовладелец будет и впредь страховать свой груз, как если бы период ответственности перевозчика по Брюссельской конвенции 1924 года оставался в силе. Поскольку перевозчик тоже будет осуществлять страхование для дополнительных периодов, в течение которых он будет нести ответственность в соответствии с настоящей статьей, то товары будут страховаться дважды, а это приведет к повышению транспортных издержек.

5. Канада одобрила то, что, согласно этой статье, перевозчик будет лишен полномочий изменять период своей ответственности.

Предложение редакционного характера

6. Филиппины внесли предложение редакционного характера, касающееся названия этой статьи.

Статья 4, пункты 1 и 2

7. Соединенные Штаты, ММК и МПС отметили, что, согласно пунктам 1 и 2, перевозчик ответствен в течение всего периода с момента принятия им груза до момента доставки этого груза. В отношении *доставки* отмечалось, что если закон или правила, применимые в порту разгрузки, требуют, чтобы груз был передан какому-либо органу или иной третьей стороне, то ответственность перевозчика, согласно подпункту 2 *c*, будет прекращаться в момент передачи груза такому органу или третьей стороне. Однако данная статья не освобождает перевозчика от ответственности, если закон или правила, применимые в порту погрузки, требуют, чтобы груз передавался такому органу или третьей стороне в тех же целях (например, для проверки веса или количества груза).

8. Были внесены следующие предложения об изменении вступительной части пункта 2 таким образом, чтобы освободить перевозчика от ответственности в период, в течение которого груз находится на хранении у такой третьей стороны.

a) «Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза *перевозчиком от грузоотправителя или любой третьей стороны, включая орган, осуществляющий хранение груза или контроль над ним, до* момента сдачи груза перевозчиком» (Соединенные Штаты).

---

[9] Более полное объяснение возможных неблагоприятных последствий переноса бремени страхования см. в анализе замечаний по этому вопросу, касающихся статьи 5.

b) «Для целей пункта 1 предполагается, при отсутствии доказательств обратного, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия им этого груза под свою охрану в пределах территории порта до момента сдачи им груза» (МПС).

9. Белорусская ССР и Советский Союз отметили, что выражение «в порту погрузки», содержащееся в пункте 1, порождает неопределенность в отношении периода ответственности перевозчика в тех случаях, когда перевозчик принял груз не в порту погрузки, а в каком-либо другом месте (например, в глубине территории) или в порту перегрузки. Они предложили устранить эту неопределенность путем исключения выражения «в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки» из пункта 1, в результате чего период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика, будет определяться исключительно пунктом 2.

10. Соединенное Королевство указало, что подпункт 2 *a* в недостаточной степени охватывает случаи, когда перевозчик принял на себя обязательство доставить груз за пределы порта разгрузки. При нынешней формулировке не ясно, регулирует ли данный проект конвенции ответственность перевозчика в течение перевозки груза из порта разгрузки в место окончательной доставки. Для того чтобы избежать возможности возникновения коллизии с другими транспортными конвенциями, которые также могут применяться на этой стадии перевозки, и предоставить сторонам право достигать соглашения относительно степени ответственности, Соединенное Королевство предложило изменить подпункт *a* следующим образом:

«*a*) Путем передачи груза грузополучателю в порту разгрузки. Если грузы передаются грузополучателю за пределами порта разгрузки, считается, что доставка была произведена в порту разгрузки».

11. Канада предложила, чтобы положения пунктов 1 и 2 были уточнены или расширены следующим образом:

a) начало ответственности перевозчика может быть уточнено путем принятия следующего текста в качестве вступительной части пункта 2:

«Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится под контролем перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента доставки им груза»;

b) подпункт 2 *b* следует уточнить путем определения понятия доставки в случаях, упомянутых в этом подпункте, с помощью более конкретных терминов. При нынешней формулировке этот подпункт допускает включение в договор условий, отменяющих действие подпункта *a* путем определения понятия доставки другими терминами, нежели передача груза грузополучателю;

c) к пункту 2 следует добавить выражение «настоящий пункт применяется *mutatis mutandis* к получению груза перевозчиком».

Статья 4, пункт 3

12. Канада предложила изменить смысл, придаваемый в соответствии с этим пунктом терминам «перевозчик» и «грузополучатель», путем следующего изменения формулировки этого пункта:

«В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя включает в себя служащего или агента, соответственно перевозчика или грузополучателя».

Статья 5. Общие правила (об ответственности перевозчика)

Статья в целом

1. Представившие ответы правительства и организации согласны с тем, что статья 5, содержащая основные правила, касающиеся ответственности перевозчика, представляет собой наиболее важное изменение по сравнению с положениями Брюссельской конвенции 1924 года, касающимися этого вопроса.

Поддержка статьи 5

2. Некоторые правительства и организации, не касаясь конкретно статьи 5, отмечали, что данный проект конвенции является приемлемым и реальным компромиссом, в котором учтены интересы и грузоотправителей, и перевозчиков, а также технические достижения в области морской перевозки грузов (Австрия, Германская Демократическая Республика, Норвегия, Соединенные Штаты и Чехословакия).

3. Некоторые правительства и организации заявили, что они принимают закрепленный в статье 5 компромисс в вопросе о распределении рисков, связанных с перевозками, и бремени доказывания между перевозчиком и грузовладельцами, поскольку они признают, что данный проект конвенции может получить широкое признание лишь путем включения в него такого тщательно выработанного компромисса (Венгрия, Дания, Финляндия и Швеция).

4. Отмечалось, что правила об ответственности перевозчика, содержащиеся в статье 5, находятся в более полном соответствии с международными правовыми режимами, установленными в отношении других видов международных перевозок, чем положения Брюссельской конвенции 1924 года, и что поэтому принятие статьи 5 способствовало бы развитию единообразных норм в области международных смешанных перевозок (Федеративная Республика Германии, Швеция и Рабочая группа ММК/МТП).

5. Некоторые правительства и организации заявили о своей поддержке общего принципа в отношении бремени доказывания, содержащегося в статье 5, в соответствии с которым предполагает-

ся, что перевозчик, если он не представит доказательств обратного, несет ответственность за потери или повреждения груза, находящегося в его ведении, а также за задержку в доставке груза (Венгрия, Мексика и Франция).

6. Тем не менее некоторые правительства и организации, поддержавшие статью 5, выразили определенную озабоченность в отношении частных последствий этого компромисса:

a) Дания отметила, что теперь более тяжелое бремя будет возлагаться на перевозчиков;

b) Финляндия отметила, что статья 5 приведет к повышению стоимости страхования перевозчиками своей ответственности (страхование перед третьими лицами и что в самой Финляндии такое страхование ответственности не осуществляется;

c) Швеция отметила, что она выступает в поддержку компромисса, содержащегося в статье 5, хотя этот компромисс, по всей вероятности, будет иметь своим результатом увеличение общей стоимости перевозки в пределах 0,5—1 процента от размера фрахтовых ставок.

7. Австралия зарезервировала свою позицию в отношении положений статьи 5, так как она проводит изучение экономических последствий применения этих положений.

Критика статьи 5

8. Даже среди правительств и организаций, критиковавших распределение рисков, связанных с перевозкой, между перевозчиком и грузовладельцами в статье 5, имеется практически единодушное мнение, что длинный перечень случаев освобождения от ответственности, содержащийся в пункте 2 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года, сохранять не следует и что, в частности, можно было бы исключить возражение на основании ошибки «в управлении судном». Лишь МСМС выступил за сохранение распределения рисков в том виде, в каком оно содержится в Брюссельской конвенции 1924 года[10]. Рабочая группа ММК/МТП заявила, что она будет возражать против увеличения доли риска, связанного с морской перевозкой, приходящейся на перевозчика в соответствии со статьей 5, если не будет ясно, что данный проект конвенции будет ратифицирован таким же числом государств, что и Брюссельская конвенция 1924 года, поскольку в противном случае появится возможность выбора наиболее выгодного суда и будут часто возникать споры относительно юрисдикции и применимого права. Критические замечания, касающиеся конкретных элементов правового режима, устанавливаемого статьей 5, рассматриваются в пунктах 9—17, ниже.

A. *Возражение на основании «навигационной ошибки»*

9. Некоторые правительства и организации выступили за сохранение в статье 5 освобождения перевозчика от ответственности, основанного на «навигационной ошибке», содержащегося в пункте 2 *a* статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года (Бельгия, Нидерланды, Соединенное Королевство, Советский Союз, ММК, Рабочая группа ММК/МТП, МПС и МАС). Они отметили, что испытывают озабоченность лишь в отношении «навигационных ошибок» в строгом смысле и не выступают за сохранение более общего возражения на основании «ошибки в управлении судном». Федеративная Республика Германии и Япония заявили, что вопрос об исключении таких традиционных возражений, как ссылки на «навигационную ошибку» и «пожар», должен быть тщательно изучен в особенности для того, чтобы удостовериться, что такое исключение не будет иметь своим результатом увеличение общей стоимости перевозки для грузоотправителей.

10. Соединенное Королевство, Советский Союз, МПС[11] и МАС предложили для включения в статью 5 проекты текстов, в которых сохраняется возражение перевозчиков на основании «навигационной ошибки»:

a) Соединенное Королевство предложило добавить к статье 5 следующий новый пункт 2-*бис:*

«Независимо от положений пункта 1, перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или расходы, возникшие в результате навигационных ошибок, при условии, что он принял все меры, которые было разумно требовать»;

b) Советский Союз предложил сохранить в статье 5 освобождение от ответственности на основании «навигационной ошибки» путем использования следующей формулировки:

«Перевозчик освобождается от ответственности за утрату или повреждение груза и за задержку в его доставке, если докажет, что они вызваны ошибками в судовождении»;

c) МАС предложила сформулировать статью 5 таким образом, чтобы предусмотреть в ней случай

«...освобождения перевозчика от ответственности за потери или повреждение груза, или задержку в его доставке, являющиеся результатом навигационных ошибок, если не доказано, что такие потери или повреждение груза, или задержка в его доставке явились результатом ошибки самого перевозчика».

[10] Позиция МСМС подробно изложена в брошюре, озаглавленной «Существенная роль страхования морских грузов во внешней торговле», опубликованной МСМС в октябре 1975 года.

[11] Предложенный МПС проект текста, воспроизводимый в пункте 12, ниже, преследовал также цель сохранить возражение на основании пожара, как оно содержится в Брюссельской конвенции 1924 года, и ослабить общее бремя доказывания, возлагаемое на перевозчиков.

B. *Возражение на основании пожара*

11. Бельгия, Нидерланды, Федеративная Республика Германии, ММК, Рабочая группа ММК/МТП и МПС выступили за сохранение возражения на основании «пожара», содержащегося в пункте 2 *b* статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года, в соответствии с которым перевозчик освобождался от ответственности, если потери или повреждение груза явились результатом «пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика». Эти правительства и организации выразили озабоченность по поводу усиления бремени риска, возлагаемого на перевозчиков вследствие изменения возражения на основании «пожара» в соответствии с пунктом 4 статьи 5 данного проекта конвенции.

12. МПС предложила заменить текст пункта 1 статьи 5 следующим текстом, с тем чтобы сохранить традиционные возражения перевозчиков на основании «навигационной ошибки» и «пожара», а также ослабить бремя доказывания, возлагаемое на перевозчиков:

«1. Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, возникшие в результате потерь или повреждений груза, если обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, и возникли в результате небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

Презумпция небрежности перевозчика или его служащих, или агентов будет сохраняться до тех пор, пока не будет доказано обратное, если повреждения или потери возникли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или неисправностью судна.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи, перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или расходы, являющиеся результатом какой-либо небрежности или ошибки в судовождении, или результатом пожара, до тех пор, пока не будет доказано, что обстоятельства, приведшие к таким потерям или повреждениям, или расходам, возникли в результате действий или вины перевозчика».

C. *Задержка в доставке груза*

13. МПС и МСМС выразили несогласие с положениями статьи 5, возлагающими на перевозчиков ответственность за потери, повреждения и расходы, возникающие в результате задержки в доставке. МСМС возражал против того, что установление императивной (то есть недоговорной) ответственности перевозчиков за задержку приведет к возникновению значительного числа судебных тяжб вследствие нечеткости определения «задержки в доставке груза», содержащегося в пункте 2 статьи 5, где она определяется как недоставка груза «в срок, который с учетом обстоятельств данного случая является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком», и трудностей, связанных с решением вопроса о видах ущерба, явившегося результатом задержки, за которые перевозчик должен нести ответственность.

14. Можно отметить, что изменение формулировки пункта 1 статьи 5, предложенное МПС и воспроизведенное в пункте 12, выше, имеет своей целью исключение из статьи 5 всех ссылок на «задержку в доставке», включая исключение нынешнего текста пункта 2 статьи 5, определяющего термин «задержка в доставке».

D. *Бремя доказывания, возлагаемое на перевозчиков*

15. Некоторые правительства и организации выразили озабоченность по поводу того, что общее правило о бремени доказывания, содержащееся в статье 5, в соответствии с которым предполагается, что перевозчик несет ответственность до тех пор, пока не представлены доказательства обратного, в определенной мере означает возложение на перевозчика ответственности, и что содержащийся в пункте 1 статьи 5 критерий решения вопроса о том, справился ли перевозчик со своим бременем («...если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий»), возможно, приведет к большому числу судебных процессов (ММК, МПС, МАС, МСМС и ЦБМЖП).

16. ММК предложил, если статья 5 будет принята, добавить к ней положение, прямо предусматривающее, что ответственность перевозчика будет основываться лишь на ошибке или небрежности. МПС предложила изменить формулировку пункта 1 статьи 5, чтобы изменить таким образом сущность правила о бремени доказывания, а также указать, что ответственность перевозчика основывается на небрежности, сохраняя таким образом возражения перевозчика на основании «навигационной ошибки» и «пожара» [12].

17. МАС и ЦБМЖП согласились с основаниями включения в статью 5 правила о бремени доказывания, то есть с тем, что для своего освобождения от ответственности перевозчик должен доказать, что он, его служащие и агенты не проявили небрежности. Однако, по их мнению, данное правило должно быть главным образом направлено на вопрос о том, приняли ли перевозчик, его служащие и агенты все меры, которые было разумно требовать, «с тем чтобы избежать таких потерь, повреждений или расходов», поскольку именно за это на перевозчика будет возложена ответственность в том случае, если он не сможет доказать обратное. По этой причине МАС предложила изменить формулировку ста-

[12] Текст этого предложения МПС приводится в пункте 12, выше.

тьи, описывающей бремя доказывания, возложенное на перевозчика, следующим образом: «...если перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких потерь, повреждений или расходов», отметив, что данный текст сформулирован по образцу статей 18 и 20 Варшавской конвенции 1929 года. Подобно этому ЦБМЖП предложило дополнить пункт 1 статьи 5 следующим предложением:

«Перевозчик освобождается от ответственности, если он докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких потерь, повреждений или расходов».

E. *Возможные неблагоприятные последствия*

18. Критики статьи 5, отметив, что достоверные экономические и статистические данные можно будет получить лишь после того, как эта конвенция будет действовать в течение некоторого периода времени, все же заявили, что принятие статьи 5, по-видимому, будет иметь некоторые из следующих последствий или все эти последствия:

a) повышенная ответственность, возложенная на перевозчиков, вынудит их увеличить страхование ответственности (страхование P и I), которое отразится на повышении стоимости фрахта (Нидерланды, Соединенное Королевство, Советский Союз, Федеративная Республика Германии, Япония, ММК, МПС, МАС и МСМС);

b) повысятся общие транспортные расходы грузоотправителей, поскольку премии по страхованию груза снизятся в значительно меньшей степени, чем повысятся премии по страхованию ответственности перевозчика, вследствие расходов по предъявлению исков о возмещении перевозчику или страховщику его ответственности и правовой неопределенности, являющейся результатом перераспределения рисков между перевозчиками и грузовладельцами (Нидерланды, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии, Швеция, Япония, ММК, Рабочая группа ММК/МТП, МПС и МСМС);

c) грузовладельцы будут по-прежнему осуществлять страхование груза, поскольку они предпочитают иметь дело непосредственно со своими собственными страховщиками и получать возмещение от них (Нидерланды, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии, Швеция) или иметь полный страховой охват «от склада до склада» (МСМС);

d) в соответствии со статьей 5 грузоотправитель фактически обязан осуществлять страхование через перевозчика, поскольку сам перевозчик будет защищать себя от своей повышенной ответственности посредством дополнительного страхования ответственности, стоимость которой он будет включать в стоимость фрахта; было бы предпочтительнее, чтобы грузоотправитель мог принимать решение о том, осуществлять ли ему страхование груза, и если да, то в каком объеме, за какую цену и у какого страховщика (Бельгия, Нидерланды, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии и Рабочая группа ММК/МТП);

e) статья 5 не заставит перевозчиков путем устранения, например, возражения на основании «навигационной ошибки» быть более внимательными при обращении с грузом, поскольку опасность возникновения потерь или повреждений собственного имущества перевозчика является уже в достаточной степени сдерживающим средством (Нидерланды, Рабочая группа ММК/МТП и МПС);

f) смещение центра тяжести от страхования груза в сторону страхования ответственности перевозчиков, по всей вероятности, нанесет вред зарождающейся во многих странах отрасли страхования грузов, в особенности по той причине, что страхование ответственности перевозчиков сконцентрировано в небольшом числе морских государств (Нидерланды, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии, ММК и МПС);

g) в статье 5 не учитываются особые условия морской перевозки грузов, то есть то, что рейсы судов осуществляются без постоянного эффективного контроля со стороны судовладельца над капитаном, командой и другими лицами, обслуживающими судно (Бельгия, Япония и МАС).

Предлагаемые добавления к статье 5

19. Канада внесла предложение о том, чтобы в конвенции было предусмотрено, что права и обязанности перевозчиков также распространяются на их служащих и агентов. Германская Демократическая Республика предложила добавить общее правило, предусматривающее ответственность перевозчиков за действия и бездействие их служащих и агентов.

20. Канада отметила, что она не возражает против расширенного определения термина «груз», содержащегося в пункте 4 статьи 1 проекта конвенции, который включает в себя «живых животных». Однако Канада придерживается мнения, что «от перевозчика должно требоваться предоставление надлежащего судна и принятие надлежащих мер предосторожности в отношении груза».

Статья 5, пункт 1

21. Большинство замечаний, касающихся непосредственно положений этого пункта, затрагивали следующие вопросы:

a) употребление терминов «потери, повреждения или расходы» для описания степени ответственности перевозчика;

b) положение о том, что «перевозчик несет ответственность.., если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении...»;

c) особые проблемы, связанные с возложением на перевозчика ответственности за «задержку в доставке».

Виды повреждений, за которые перевозчик несет ответственность

22. Несколько приславших ответы стран отметили, что вследствие применяемой терминологии и проводимых различий могут возникнуть практические трудности в связи с фразой «перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза...» (Бельгия, Канада, Нидерланды, Соединенное Королевство).

23. Соединенное Королевство отметило, что различие, проведенное между ответственностью перевозчика за потери или повреждения груза и его ответственностью за задержку в доставке (в пункте 1 статьи 5 и в альтернативах B, D и E в статье 6), затруднит как урегулирование претензий, так и взыскание в судебном порядке.

24. С целью установить единую терминологию конвенции и уточнить, что ответственность перевозчика распространяется как на физические потери или повреждения груза, так и на любые вытекающие из этого финансовые потери, Канада предложила следующим образом изменить формулировку начала пункта 1: «Перевозчик несет ответственность за потери или повреждения груза, а также расходы, связанные с такими потерями или повреждениями...» [13].

25. В целях сохранения терминологии, применяемой в Брюссельской конвенции 1924 года, и соблюдения соответствия аналогичным положениям других международных транспортных конвенций Бельгия предложила следующее начало пункта 1 статьи 5: «Перевозчик несет ответственность за любую потерю или повреждение груза, а также за ущерб (потери, повреждения или расходы), являющийся результатом задержки в доставке...» [14]. Аналогичным образом, Нидерланды предложили следующую формулировку, основанную на статье 17 Конвенции КДПГ: «Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке...».

Ответственность перевозчика в случае, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место, когда груз находился в его ведении

26. Канада, МАС и ЦБМЖП выразили сомнения относительно пункта 1 статьи 5, возлагающего на перевозчика ответственность в том случае, «если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении». Было отмечено, что иногда трудно определить, когда имели место те или иные обстоятельства и какое из ряда обстоятельств привело «к потерям, повреждениям или задержке».

27. МАС предложила опустить ссылку на обстоятельства, «приведшие к потерям, повреждениям или задержке», с тем чтобы учитывать лишь время, когда имели место эти потери, повреждения или расходы. Соответственно МАС предложила следующее начало пункта 1 статьи 5:

> «Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке, которые имели место в то время, когда груз находился в его ведении...» [15].

28. Канада также предложила опустить в пункте 1 статьи 5 ссылку на «обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке», но далее предложила учитывать время, в течение которого имели место потери, повреждения или расходы, лишь в случаях потерь или повреждений груза:

> «Перевозчик несет ответственность за потери или повреждения груза, а также расходы, связанные с такими потерями или повреждениями, если такие потери или повреждения имели место, когда груз находился под его контролем...» [16].

29. По мнению ЦБМЖП, ссылка в пункте 1 статьи 5 на «обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке», должна ограничиваться случаями потерь или повреждений груза. ЦБМЖП отметило, что в противном случае грузовладельцы столкнутся с серьезными практическими проблемами установления конкретных «обстоятельств», приведших к задержке в доставке. Кроме того, в тех случаях, когда задержка в доставке была вызвана обстоятельством, имевшим место до того, как грузы перешли в ведение перевозчика, перевозчик все-таки может освободить себя от ответственности, доказав, что он, его служащие и агенты приняли все разумно необходимые меры для предотвращения задержки.

30. Поскольку в большинстве случаев потерь или повреждений груза во время его перевозки обстоятельства, приводящие к подобным потерям или повреждениям, также возникают в ходе подобной перевозки, ЦБМЖП предложило также

---

[13] Канада также предложила, в частности, чтобы ответственность перевозчика за «задержку в доставке» была рассмотрена в отдельном пункте; см. обсуждение и проект пункта, предложенный Канадой, в пункте 31, ниже.

[14] Бельгия также предложила связанное с этим редакционное изменение французского текста этого пункта.

[15] МАС далее предложила внести в пункт 1 статьи 5 поправку относительно возложения на перевозчиков бремени доказывания с целью освобождения себя от ответственности. См. в пункте 17, выше, обсуждение статьи 5 в целом.

[16] Канада далее предложила, что ответственность за задержку в доставке должна рассматриваться в отдельном пункте и что время, когда имела место эта задержка, как таковое не должно иметь решающего значения в определении ответственности перевозчика за задержку в доставке. См. обсуждение в пункте 31, ниже.

включить соответствующую презумпцию в новый пункт 2 статьи 5. ЦБМЖП объяснило, что в тех редких случаях, когда обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям груза, не имели места в ходе перевозки, разумно возложить бремя доказывания этого факта (то есть опровержение вышеуказанной презумпции) на перевозчика, а не на грузовладельца, который не может знать подробностей перевозки. Проект текста, предложенный ЦБМЖП, гласит:

«1. Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения и расходы, являющиеся результатом потерь или повреждений груза, если обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4; он несет также ответственность за потери, повреждения и расходы, являющиеся результатом задержки в доставке груза.

. . .[17].

2. Когда доказано, что потери или повреждения груза произошли во время перевозки, считается, что, до тех пор пока не будет доказано обратное, обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям, имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, как определено в статье 4»[18].

Ответственность перевозчика за задержку в доставке

31. Канада предложила рассматривать ответственность перевозчика за задержку в доставке в отдельном пункте статьи 5, конкретно указав вытекающие из задержки в доставке виды ущерба, за которые перевозчик должен нести ответственность, и сформулировав специальное правило об освобождении перевозчиков от ответственности:

«2. Перевозчик несет ответственность за задержку в доставке груза, а также за расходы, связанные с такой задержкой, если только перевозчик не докажет, что он принял все разумно необходимые меры, чтобы избежать этой задержки».

32. ММК, поддерживая возложение на перевозчика ответственности за задержку в доставке, отметил, что основанное на этом возмещение должно ограничиваться прямыми и разумными потерями, которые перевозчик мог разумно предвидеть во время заключения договора перевозки. МСМС, выступая против введения ответственности перевозчика за задержку в доставке, отметил, что в случае включения такой ответственности в новую конвенцию, она должна ограничиваться потерями, которые перевозчик может разумно предвидеть в качестве вероятных последствий задержки в доставке.

Прочие замечания

33. Австрия прямо указала свою поддержку содержащегося в этом пункте общего правила о бремени доказывания.

34. Канада и Сьерра Леоне отметили, что, коль скоро определение «перевозчик» в пункте 1 статьи 1 охватывает служащих и агентов перевозчика, в ссылке на них в пункте 1 статьи 5 нет необходимости[19].

Предложения редакционного характера

35. Предложения редакционного характера были сделаны Канадой, а также ЦБМЖП в отношении лишь французского текста этого пункта.

Статья 5, пункт 2

36. Канада предложила изменить формулировку этого пункта, с тем чтобы уточнить, охватывает ли он невозможность надлежащего исполнения договора перевозки в результате значительной задержки в доставке груза, и чтобы добавить специальное правило, охватывающее те случаи, когда известно местонахождение груза, доставка которого задерживается.

37. Канада и МСМС выразили озабоченность в связи с тем, что определение «задержки в доставке» как непоставки «в срок, который, с учетом обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком», при отсутствии письменного соглашения относительно времени доставки будет приводить к судебным тяжбам. Канада предложила следующий новый текст этого пункта:

«3. Для целей пункта 2[20] настоящей статьи задержка в доставке происходит, когда груз не доставлен в место разгрузки в соответствии с положениями договора перевозки в указанный в нем срок».

38. МАС отметила, что в этом пункте должно быть уточнено, что перевозчику разрешается заходить в пути в порты для погрузки или разгрузки грузов, не навлекая на себя ответственность за задержку в доставке груза какого-либо конкретного грузоотправителя. Поэтому МАС пред-

---

[17] ЦБМЖП далее предложило к пункту 1 статьи 5 поправку относительно возложения на перевозчиков бремени доказывания в целях освобождения себя от ответственности. См. в пункте 17, выше, обсуждение статьи 5 в целом.

[18] ЦБМЖП предложило в качестве альтернативы следующее правило о доказательстве *prima facie* на тот случай, если его предложение, рассмотренное в пункте 29, выше, не будет принято:

«Когда доказано, что потери или повреждения груза произошли во время перевозки, или имела место задержка в доставке, предполагается, до тех пор пока не будет доказано обратное, что обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям, или задержке, имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, как это определено в статье 4».

[19] Можно отметить, что Канада выступила за добавление к конвенции общего правила, согласно которому права и обязанности перевозчика распространяются также на его служащих и агентов (см. в пункте 20, выше, обсуждение предлагаемых дополнений к статье 5).

[20] Эта ссылка относится к новому пункту, предложенному Канадой с целью отдельного рассмотрения ответственности перевозчика за задержку в доставке (см. в пункте 31, выше, обсуждение пункта 1 статьи 5).

ложила добавить в конце пункта 2 статьи 5 следующее предложение:

«Термин „задержка" не включает время, затраченное во время рейса на погрузку и разгрузку грузов».

Статья 5, пункт 3

39. Канада заявила, что этот пункт приемлем. Нигерия предложила предусмотреть для лица, уполномоченного принять доставку груза, возможность считать груз потерянным лишь после того, как задержка в доставке составила 90 дней, а не 60 дней, как это в настоящее время предусматривается в данном пункте.

40. МПС предложила добавить в конце этого пункта, для того чтобы охватить тот особый случай, когда, хотя груз не мог быть доставлен в течение 60 дней после намеченной даты доставки, его местонахождение было известно перевозчику, следующее предложение:

«Если по истечении 60 дней перевозчик может указать местонахождение груза, то правомочное лицо может считать груз потерянным лишь после истечения еще одного 60-дневного периода»[21].

41. Япония предложила добавить положение, требующее от лица, рассматривающего груз потерянным в соответствии с этим пунктом, оказывать перевозчику любую необходимую помощь в разумной реализации груза, если в дальнейшем выяснится, что этот груз в действительности не был потерян.

Статья 5, пункт 4.

42. Замечания по этому пункту можно разделить на следующие общие категории:

a) некоторые из числа приславших ответы приняли этот пункт как часть общего компромисса в вопросе об ответственности перевозчика, предусматриваемой в статье 5 (Венгрия, Дания, Финляндия и Швеция)[22];

b) основной принцип этого пункта, состоящий в том, что перевозчик несет ответственность при условии, что «истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов», был косвенно принят Германской Демократической Республикой, Канадой и ЦБМЖП, которые лишь предложили к этому пункту изменения, не затрагивающие этого основного принципа;

c) некоторые из числа приславших ответы выступили за сохранение права на возражение путем ссылки на «пожар», встречающееся в Брюссельской конвенции 1924 года (Бельгия, Нидерланды, Федеративная Республика Германии, ММК, Рабочая группа ММК/МТП, МПС и МСМС)[23];

d) по мнению некоторых стран, приславших ответы, ответственность перевозчика за пожар должна регулироваться общим правилом пункта 1 статьи 5 (Австрия, Мексика и Чехословакия) или измененным пунктом 4 статьи 5, в котором основное бремя доказывания возлагалось бы на перевозчика (Нигерия, Сьерра Леоне, Филиппины и Франция).

Включение ответственности перевозчика за пожар в общее правило об ответственности перевозчика в статье 5

43. Основным объектом критических замечаний в отношении пункта 4 статьи 5 было содержащееся в нем специальное правило о бремени доказывания, в соответствии с которым перевозчик несет ответственность за потери или повреждения в результате пожара лишь при условии, если «истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов». Ряд стран, приславших ответы, отметили, что это правило возлагает на грузоотправителей и грузополучателей непомерно трудную задачу, которую они на практике в целом не смогут выполнить, поскольку их не было на борту судна во время пожара и они не могли знать, когда и как начался этот пожар (Австрия, Мексика, Нигерия, Франция и Чехословакия). Было также отмечено, что перевозчик знает, какие события произошли на борту судна, и имеет контроль над ними, и поэтому было бы более справедливым требовать, что, прежде чем освобождать перевозчика от ответственности за потери или повреждения в результате пожара, на него должно быть возложено бремя доказывания того, что были приняты необходимые меры предосторожности (Австрия, Мексика, Нигерия, Сьерра Леоне и Филиппины).

44. Исходя из этого, Австрия, Мексика и Чехословакия предложили опустить этот пункт и регулировать ответственность перевозчика общим правилом пункта 1 статьи 5, в котором указывается, что, для того чтобы его освободили от ответственности, перевозчик должен доказать, «что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий».

45. В том же ключе, хотя и не предлагая опустить пункт 4 статьи 5, Нигерия и Сьерра Леоне предложили внести в него поправку о том, что в случае пожара на перевозчика возлагается бремя доказывания того, что им, его служащими и агентами были приняты надлежащие меры пре-

[21] Как известно, Канада, найдя пункт 3 статьи 5 приемлемым, предложила рассмотреть особый случай недоставки груза, месторасположение которого известно, в пункте статьи 5, содержащем определение «задержки в доставке». См. обсуждение пункта 2 статьи 5 в пункте 36, выше.

[22] Замечания о согласии с компромиссом статьи 5 в отношении распределения рисков между перевозчиком и грузоотправителем рассматриваются в пунктах 3—4, выше, при обсуждении статьи 5 в целом.

[23] Замечания в поддержку сохранения права на возражение путем ссылки на «пожар», предусматриваемого в Брюссельской конвенции 1924 года с целью освобождения перевозчика от ответственности, рассматриваются в пунктах 11—12, выше, при обсуждении статьи 5 в целом.

досторожности. Аналогичным образом Филиппины предложили следующую формулировку этого пункта:

«В случае пожара перевозчик несет ответственность, если он не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все необходимые меры для предотвращения пожара».

46. Франция предложила сохранить основной компромисс, предусматриваемый в пункте 4 статьи 5 в отношении бремени доказывания, с добавлением, однако, положения, требующего от перевозчика доказательства того, что судно было надлежащим образом оборудовано для предотвращения пожара и что были приняты все необходимые меры, с тем чтобы избежать пожара и уменьшить его последствия. Франция предложила следующую формулировку пункта 4 статьи 5:

«В случае пожара перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что судно располагало надлежащими средствами его предупреждения и что в ходе пожара он сам, его служащие или агенты приняли все разумные меры, с тем чтобы его избежать или уменьшить его последствия, если только истец не докажет вину или небрежность перевозчика, его агентов или служащих».

Прочие замечания

47. Канада предложила начать этот пункт со слов «в случае повреждений, потерь или задержки, вызванных пожаром», а не со слов «в случае пожара», поскольку перевозчик несет ответственность за пожар лишь в том случае, если последствиями этого пожара явились потери или повреждения груза или задержка в доставке. Для того чтобы подчеркнуть, что этот пункт содержит исключение из общего правила о бремени доказывания, предусматриваемого в пункте 1 статьи 5, ЦБМЖП предложило изменить начало пункта 4 следующим образом: «В случае пожара перевозчик несет ответственность только в том случае...».

48. Германская Демократическая Республика предложила рассмотреть вопрос о добавлении к этому пункту ссылки на «фактического перевозчика».

Статья 5, пункт 5

49. Белорусская ССР, Канада и Советский Союз предложили опустить этот пункт. По их мнению, этот пункт является излишним, поскольку в тех случаях, когда во время перевозки животных имеют место потери, повреждения или задержка, являющиеся результатом «особых рисков, присущих этому виду перевозки», перевозчик освобождается от ответственности в силу общего правила пункта 1 статьи 5, так как перевозчик сможет доказать, «что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий». Вместе с тем Канада предложила добавить к пункту 1 статьи 5 положение, требующее, чтобы перевозчик предоставил для перевозки данного конкретного груза надлежащим образом оборудованное судно и принял надлежащие меры предосторожности в отношении этого груза.

50. Венгрия предложила опустить второе предложение этого пункта, устанавливающее специальное правило о бремени доказывания и презумпцию в отношении ответственности перевозчика за потери, повреждения или задержку при перевозке живых животных. Таким образом, хотя пункт 5 будет по-прежнему освобождать перевозчика от ответственности в том случае, если потери, повреждения или задержка явились результатом особых рисков, присущих перевозке живых животных, перевозчик будет нести бремя установления этого факта в соответствии с общим правилом пункта 1 статьи 5 о бремени доказывания.

51. МАС предложила изменить второе предложение пункта 5 таким образом, что если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении перевозки живых животных, данные ему грузоотправителем, то будет предполагаться, что любые потери, повреждения или задержка в доставке живых животных явились результатом «особых рисков, присущих этому виду перевозки», и что поэтому перевозчик не несет ответственности. Пункт 5 с предложенными МАС изменениями читается следующим образом:

«В отношении живых животных перевозчик освобождается от ответственности, если потери, повреждения 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, предполагается, что потери, повреждения или задержка в доставке были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет доказательств того, что целиком или отчасти потери, повреждения или задержка в доставке явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

52. Хотя, по мнению МПС, конвенция не должна регулировать перевозку живых животных[24], она предложила следующим образом изменить формулировку пункта 5 статьи 5 в том случае, если конвенция будет регулировать перевозку живых животных:

«Перевозчик освобождается от ответственности за живых животных, если потери или повреждения являются результатом:

a) выполнения специальных инструкций, данных грузоотправителем, или их отсутствия;

b) особых рисков, связанных с перевозкой животных. При отсутствии доказательств об-

[24] См. обсуждение пункта 4 статьи 1 в пункте 18, выше.

ратного предполагается, что любые потери или повреждения возникли в результате этих особых рисков»[25].

Предложения редакционного характера

53. ЦБМЖП предложило редакционное изменение, затрагивающее только французский текст этого пункта.

Статья 5, пункт 6.

54. Замечания по этому пункту касались прежде всего положения о том, что перевозчик освобождается от ответственности лишь в случае принятия «разумных мер по спасанию имущества на море», и влияния этого пункта на возможное обязательство перевозчика выплатить долевой взнос по общей аварии.

Освобождение перевозчика от ответственности в случае принятия «разумных мер по спасанию имущества на море»

55. Белорусская ССР, Канада, Украинская ССР, Советский Союз и Международная ассоциация судовладельцев выразили оговорки относительно правила этого пункта, освобождающего перевозчика от ответственности лишь в случае принятия «разумных мер» по спасанию имущества на море. Они подчеркнули, что это вызвало бы серьезные практические трудности при определении, были ли «разумными» те или иные меры, принятые на море, в результате чего этот вопрос часто будет приводить к судебным тяжбам.

56. Советский Союз и МАС отметили, что капитан торгового судна при решении вопроса о мерах, которые необходимо принять, часто не знает, направлены ли его усилия на спасание жизни людей или только имущества. МАС далее отметила, что стоимость груза, подвергнутого риску перевозчиком, может быть сопоставлена со стоимостью спасенного имущества лишь после завершения операции по спасанию. Белорусская ССР и Советский Союз отметили, что это положение отрицательно скажется на соблюдении капитанами торговых судов традиционных правил навигации, требующих оказания помощи судам, терпящим бедствие.

57. Белорусская ССР и Украинская ССР отметили необходимость ясного разграничения критериев, применяемых для установления того, были ли меры, принятые для спасания имущества на море, «разумными» по смыслу пункта 6 статьи 5. МАС предложила опустить из этого пункта слово «разумных». МАС далее предложила в качестве менее желательной альтернативы возложить на грузоотправителя или грузополучателя бремя доказывания с целью получения возмещения, что меры, принятые перевозчиком по спасанию имущества, были «умышленно неразумными», и предложила следующую формулировку:

«Перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке груза, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и мер по спасанию имущества на море, если не доказано, что при спасании имущества перевозчик действовал умышленно неразумно».

58. МПС предложила освободить перевозчика в соответствии с пунктом 6 также и от ответственности за последствия трудовых споров и задержки, вызванной предоставлением необходимой медицинской помощи больным или травмированным лицам на борту торговых судов, даже если их жизнь не находилась в опасности. МПС рекомендовала следующую формулировку пункта 6 статьи 5:

«Перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку, явившиеся результатом:

a) мер по спасанию жизни или сохранению здоровья;

b) разумных мер по спасанию имущества на море;

c) трудовых споров».

Последствия для долевых взносов перевозчика на расходы по общей аварии и спасанию

59. Соединенное Королевство отметило, что нынешняя формулировка пункта 6, по-видимому, освобождает перевозчика от его обязательства делать долевой взнос по общей аварии или спасанию в тех случаях, когда данный вид потерь или повреждений груза, в отношении которого перевозчик обычно обязан сделать долевой взнос по общей аварии или спасанию, явился результатом «мер по спасанию жизни» или «разумных мер по спасанию имущества на море». Для уточнения, что в подобном случае перевозчик остается обязанным сделать надлежащий взнос по общей аварии или спасанию, Соединенное Королевство предложило следующее начало этого пункта:

«Перевозчик не несет ответственности, за исключением случаев общей аварии или спасания, за потери и повреждения...»

60. Сьерра Леоне отметила, что конвенция должна содержать положение, обеспечивающее защиту грузоотправителей и грузополучателей от последствий актов общей аварии, совершенных перевозчиками. Она отметила, что закрепление подобной обязательной защиты в конвенции предпочтительнее, чем если бы вопрос о возможном обязательстве перевозчика сделать долевой взнос по общей аварии решался в договоре перевозки или в национальном законодательстве.

---

[25] Как можно заметить, в предложенной МПС измененной формулировке пункта 5 статьи 5 не содержится ссылки на ответственность перевозчика за задержку в доставке. Позицию МПС, выступающей против возложения на перевозчика ответственности за задержку в доставке, см. в пунктах 13—14, выше, обсуждение статьи 5 в целом.

Предложения редакционного характера

61. Соединенные Штаты предложили редакционное изменение этого пункта.

Статья 5, пункт 7

62. Федеративная Республика Германии предложила опустить этот пункт, поскольку, по ее мнению, вопрос о взаимосвязи исков, которые владелец груза может возбудить против перевозчика в соответствии с этой конвенцией, и исков, которые он может возбудить против других лиц, должен регулироваться такими специальными международными соглашениями, как Брюссельская конвенция 1910 года о столкновении судов[26], или принципами применимого национального права.

Предложения редакционного характера

63. Предложения редакционного характера относительно текста пункта 7 статьи 5 были сделаны Канадой, а также ЦБМЖП только в отношении французского текста этого пункта.

Статья 6. Пределы ответственности

Статья в целом

1. Большинство ответивших предпочли формулировку пределов ответственности перевозчиков на основе одного критерия, а именно веса груза (то есть альтернативы A и B), а не на основе двух критериев — веса и «грузового места или другой единицы отгрузки» (альтернативы C, D и E). Среди ответивших, отдавших предпочтение альтернативам A или B, большинство предпочло альтернативу A, а среди ответивших, отдавших предпочтение альтернативам C, D или E, большинство предпочло альтернативу D.

2. Некоторые ответившие отметили, что невозможно сделать окончательный выбор между альтернативами до тех пор, пока не будет определена сумма пределов ответственности.

3. Многие ответившие предложили, чтобы сумма пределов ответственности выражалась в специальных правах заимствования Международного валютного фонда, а не в «золотых франках».

Альтернатива A

4. Венгрия[27], Дания, Норвегия, Соединенное Королевство, Фиджи, Финляндия и Швеция[28] отдали предпочтение альтернативе A по следующим причинам:

a) метод, изложенный в альтернативе A, прост (Дания, Финляндия и Соединенное Королевство), в частности, потому, что устанавливаются одни и те же пределы для всех случаев ответственности перевозчика, включая ответственность за задержку (Венгрия и Соединенное Королевство), и устанавливается один критерий — вес — для определения пределов ответственности (Соединенное Королевство);

b) критерий веса для установления пределов ответственности был принят в некоторых других транспортных конвенциях, например КПГ, КДПГ и Варшавской конвенции. Его использование в конвенции приведет к единообразию и уменьшит трудности при формулировании единых правил для смешанных перевозок (Норвегия и Швеция);

c) дополнительный критерий «грузового места или другой единицы отгрузки» для установления пределов, используемый в альтернативах C, D и E, неясен, и в национальных законодательствах и судебных решениях ему дается разное толкование (Норвегия и Швеция). Критерий веса вызвал меньше споров (Фиджи);

d) критерий «грузового места или другой единицы отгрузки» может привести к различным неожиданным и произвольным пределам ответственности в отношении одной и той же партии грузов в зависимости от того, каким образом эти грузы упакованы (Финляндия, Норвегия и Швеция), и во многих странах применение этого критерия к грузам, перевозимым в контейнерах, все еще не урегулировано (Норвегия);

e) возражение о том, что принятие критерия веса приведет к тому, что грузоотправитель или грузополучатель груза, имеющего малый вес, но большую стоимость, получит недостаточную компенсацию ущерба, можно снять следующим:

i) страхованием таких грузов (Финляндия); или

ii) таким положением, как статья 10 (3) проекта конвенции СПГ[29], которая гласит следующее: «В качестве минимального веса брутто такого груза следует принимать... кг» (Норвегия);

f) опросы в заинтересованных коммерческих кругах в Скандинавии показали, что принятие критерия веса для установления пределов ответственности перевозчика разрешит большинство проблем, связанных с ущербом общему грузу, и что увеличением цены за счет выплат по страхованию можно пренебречь (Норвегия).

Альтернатива B

5. Австрия, Германская Демократическая Республика[30], Япония[31] и ЦБМЖП отдали предпочтение альтернативе E по следующим причинам:

a) предел ответственности перевозчика за задержку в доставке должен в общем быть меньше,

[26] Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов, Брюссель, 23 сентября 1910 года.

[27] Венгрия отдала равное предпочтение альтернативе C.

[28] Швеция второй по значению назвала альтернативу B.

[29] E/CONF.59/17.

[30] По мнению Германской Демократической Республики, нормы, содержащиеся в альтернативе B, должны быть дополнены нормой, содержащейся в пункте 2 *a* альтернативы C, в котором предусматриваются случаи, когда для перевозки грузов используются контейнеры, паллеты или аналогичные средства транспортировки.

[31] Япония отдала также предпочтение альтернативе E.

нежели предел ответственности в случае потери или повреждения грузов, и в альтернативе B предусматривается отдельный и достаточный предел ответственности за задержку в доставке (Австрия и ЦБМЖП);

b) принятие альтернативы B и предусмотренного в ней критерия веса согласовывается с другими транспортными конвенциями, например конвенциями КПГ и КДПГ (Австрия и ЦБМЖП);

c) принятие одного критерия веса для установления пределов ответственности просто и практично (Япония);

d) если для установления пределов ответственности будет использоваться критерий «грузового места или другой единицы отгрузки», то предел ответственности может изменяться в зависимости от числа единиц отгрузки, в которые была упакована партия товаров (Австрия);

e) возражение о том, что принятие критерия веса приведет к тому, что грузоотправитель или грузополучатель груза малого веса, но высокой стоимости получит недостаточную компенсацию, можно снять путем включения положения, согласно которому грузоотправитель может исключить пределы ответственности, сообщив характер и стоимость груза (например, как в пункте 5 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года) (Япония).

6. Франция отметила, что, несмотря на отдаваемое ею предпочтение альтернативе D, у нее не будет серьезных возражений против принятия альтернативы B, если станет ясно, что большинство выступает за метод определения пределов ответственности только на основе критерия веса. Она отметила, что альтернатива B приемлема, поскольку в ней содержится особое ограничение в отношении ответственности за задержку, определяемое на основе суммы фрахта.

7. По вопросу о том, что должно быть пределом ответственности перевозчика за задержку, согласно подпункту *b*: сумма фрахта или двойная сумма фрахта, Австрия отметила, что имелись прецеденты использования и того и другого варианта и что поэтому любой предел будет приемлем.

8. Швеция отметила, что она ставит на второе место альтернативу B [32].

9. ЦБМЖП предложило сформулировать подпункт *b* альтернативы B по-иному с целью уточнить, что предел ответственности, устанавливаемый согласно этому подпункту, не действует в случае потери или повреждения груза, вызванных задержкой в доставке; все случаи потери или повреждения груза будут охвачены только пределом, устанавливаемым согласно подпункту *a*. Был предложен следующий новый текст подпункта *b*:

«*b*) ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает *в случаях потери или причинения ущерба, помимо того, который предусмотрен в подпункте a,* двойной суммы фрахта».

10. ЦБМЖП отметило, что французский текст пункта 1 *a* альтернативы B более подробен, нежели соответствующий английский текст, и предложило изменить последний, чтобы он соответствовал французскому тексту, следующим образом:

«1. *a*) The liability of the carrier for *loss, damage or expense resulting from* loss or damage to *the* goods according».

Альтернатива C

11. Венгрия отдала предпочтение альтернативе C [33] по той причине, что в этой альтернативе устанавливаются одни и те же пределы для всех случаев ответственности перевозчика, включая ответственность за задержку в доставке.

12. Мексика отметила, что альтернатива C порождает проблемы при подсчете пределов ответственности.

Альтернатива D

13. Белорусская ССР, Соединенные Штаты [34], Советский Союз, Украинская ССР, Федеративная Республика Германии, Франция и МАС отдали предпочтение альтернативе D. В отношении двух вариантов предела ответственности, согласно подпункту *b* этой альтернативы, Соединенные Штаты отдали предпочтение варианту Y, а другие ответившие заявили о своем предпочтении варианту X.

14. Предпочтение альтернативе D было отдано по следующим причинам:

a) принятие лишь одного критерия веса не дает удовлетворительных результатов (Франция). Если предельная сумма за килограмм веса брутто потерянных или поврежденных грузов будет сравнительно невелика, грузоотправители или получатели груза большой стоимости, но малого веса получат недостаточную компенсацию (Федеративная Республика Германии и МАС). Если предельная сумма будет велика, то в случае грузов небольшой стоимости ответственность будет неограниченной. Принятие обоих критериев, как, например, в альтернативе D, даст более справедливые результаты (МАС);

b) благодаря принятию двойного критерия установления пределов ответственности в альтернативе D будет сохранен компромисс, достигнутый в статье 2 Брюссельского протокола 1968 года, между принятием одного лишь критерия веса (как в некоторых конвенциях, регулирующих другие виды перевозок) и принятием критерия грузового места или другой единицы (как, напри-

[32] На первое место Швеция поставила альтернативу A.

[33] Венгрия отдала равное предпочтение альтернативе A.

[34] Соединенные Штаты высказали свое предпочтение, руководствуясь своим предположением о том, что большинство государств выступает за альтернативу D.

мер, в пункте 5 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года) (Франция). Двойной критерий дает также более справедливую компенсацию, выплачиваемую в тех случаях, когда груз утерян или поврежден, поскольку истцы могут ссылаться и на вес груза и на стоимость единиц груза (МАС);

c) альтернатива D представляется предпочтительнее альтернативы C, поскольку в ней устанавливается особый предел ответственности перевозчика за задержку в доставке, определяемый на основе суммы фрахта (Франция и МАС). Предел ответственности за задержку следует основывать на других принципах, помимо тех, на которых основывается предел ответственности за потерю или повреждение груза (МАС).

15. Федеративная Республика Германии отметила, что отдаваемое ею предпочтение альтернативе D основывается на том предположении, что денежный предел за килограмм, который должен быть принят, не будет намного выше, чем 30 франков Пуанкаре, то есть предела, установленного в статье 2 *a* Брюссельского протокола 1968 года. Федеративная Республика Германии отметила, что, хотя альтернатива A и представляется предпочтительной вследствие ее простоты, она будет приемлема лишь в том случае, если будет установлен гораздо более высокий денежный предел компенсации за килограмм груза. Поскольку невозможно сделать окончательный выбор метода ограничения до тех пор, пока не будут установлены денежные пределы, и поскольку денежные пределы, по всей вероятности, будут в окончательном виде установлены лишь на дипломатической конференции, которая будет рассматривать проект конвенции, Федеративная Республика Германии предлагает, чтобы в проекте были оставлены и представлены на рассмотрение дипломатической конференции все альтернативы.

16. МАС сделала в отношении пункта 1 *a* альтернативы D следующие предложения:

a) формулировку следует изменить, с тем чтобы уточнить на тот случай, когда будут потеряны или повреждены грузовые места или единицы отгрузки различного веса в одной и той же партии груза, будут ли приниматься в расчет пределы ответственности отдельно по каждому грузовому месту или единице или только по всему утерянному или поврежденому грузу в целом;

b) следует добавить после слова «перевозчик» слова «его служащие или агенты», с тем чтобы распространить пределы ответственности на служащих и агентов перевозчика, действующих в рамках своих служебных обязанностей.

17. Мексика отметила, что альтернатива D порождает проблемы при подсчете пределов ответственности.

Альтернатива E

18. Мексика, Сьерра Леоне и Япония[35] отдали предпочтение альтернативе E.

19. Мексика объяснила свой выбор следующим:

a) положения, содержащиеся в этой альтернативе, в отличие от положений, содержащихся в альтернативе A, всеобъемлющи; и

b) в отличие от положений альтернатив C и D положения, содержащиеся в этой альтернативе, не вызывают трудностей при подсчете фактических сумм ответственности.

Пункты, касающиеся всех альтернатив в статье 6

Исчисление пределов в специальных правах заимствования

20. Бельгия, Дания, Нидерланды, Норвегия, Федеративная Республика Германии, Фиджи, Финляндия и Швеция предложили, чтобы денежные пределы ответственности определялись в специальных правах заимствования Международного валютного фонда, а не в «золотых франках», как в настоящее время. Бельгия, Федеративная Республика Германии, Швеция и Международная организация гражданской авиации (ИКАО) обратили внимание на тот факт, что в статье VI Монреальского протокола № 4, содержащего поправки к Варшавской конвенции 1929 года, пределы ответственности воздушного перевозчика определяются в специальных правах заимствования. ИКАО также отметила, что Монреальский протокол № 4 разрешает государствам, не являющимися участниками Международного валютного фонда, заявить о том, что предел ответственности устанавливается в франках Пуанкаре. Было отмечено, что исчисление ответственности в специальных правах заимствования будет иметь следующие преимущества:

a) это предотвратит колебания денежных пределов ответственности, связанные с колебаниями цены на золото (Фиджи и Норвегия);

b) это даст возможность преодолеть трудности, связанные с отсутствием официальной цены на золото, функционированием расчетной единицы как средства обращения и исчислением обменных курсов при отсутствии официальных паритетов (Нидерланды).

Исчисление пределов ответственности в «золотых франках»

21. Венгрия и Филиппины одобрили исчисление суммы пределов ответственности в «золотых франках», как устанавливается в этих пунктах. Венгрия отметила, что использование этих единиц устраняет воздействие инфляции в плане снижения пределов ответственности.

Перевод единицы стоимости в национальную валюту

22. В отношении правил перевода «золотых франков» в национальную валюту были сделаны следующие предложения:

[35] Япония отдала также предпочтение альтернативе B.

a) Фиджи предложило, чтобы перевод «золотых франков» в национальную валюту осуществлялся на основе официального курса этой валюты к «золотому франку» в тот момент, когда наносится ущерб. Если бы перевод осуществлялся в момент вынесения судебного или арбитражного решения, как это предусматривается в настоящее время, задержки в судебном или арбитражном разбирательстве повлияли бы на размеры подлежащих возмещению сумм;

b) Германская Демократическая Республика предложила изменить этот пункт таким образом, чтобы охватить случаи, когда спор в связи с потерей или ущербом не приводит к судебному разбирательству или арбитражу, а регулируется между сторонами. С этой целью был предложен следующий текст:

«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 предыдущем пункте настоящей статьи, в момент вынесения судебного или арбитражного решения или в момент достижения заинтересованными сторонами соглашения».

23. Япония отметила, что требуются уточнения формулы перевода международного стандарта в национальные валюты.

Замечания, не касающиеся конкретных альтернатив

A. *Размеры суммы пределов ответственности*

24. МПС и МСМС предложили, чтобы сумма пределов ответственности перевозчика была установлена в небольших размерах по следующим причинам:

a) если сумма предела будет велика, большая пропорциональная часть страховки груза будет покрываться через страхование ответственности перевозчика, а не через страхование груза грузоотправителем. Однако страхование ответственности перевозчика на сравнительно большую общую сумму является более дорогостоящим, нежели страхование груза за точную стоимость каждой отдельной партии товаров. Результатом этого будет увеличение расходов по перевозке (МПС процитировала исследование, проведенное секретариатом ЮНКТАД, TD/B/C.3/120, пункт 189);

b) в этих условиях установление большой суммы предела приведет к излишней уязвимости перевозчика (МПС и МСМС). Вероятность того, что большая сумма предела приведет к такой чрезмерной уязвимости, была усилена в нормах статьи 5, касающихся ответственности, согласно которым перевозчик несет ответственность за полную потерю груза во многих случаях (МСМС);

c) установление большой суммы предела ответственности приведет к тому, что грузоотправитель товаров низкой стоимости будет субсидировать грузоотправителя товаров высокой стоимости (МПС);

d) малая сумма пределов приведет к уменьшению числа регрессных исков со стороны страховщиков грузов (МСМС);

e) большая сумма пределов увеличит общее число рисков перевозчика и вынудит страховщика ответственности перевозчика производить перестраховку на международных рынках по более высокой цене и принимать тем самым на себя часть обычных функций грузоотправителя (МПС).

25. Венгрия и Соединенное Королевство отметили, что нельзя сделать окончательный выбор альтернативы до тех пор, пока не будут установлены точные суммы пределов ответственности в различных альтернативах. Финляндия сочла пределы, установленные в Брюссельском протоколе 1968 года, достаточными. Федеративная Республика Германии отметила, что сумма в 30 франков Пуанкаре или чуть бóльшая сумма будут приемлемы, но что решение в отношении окончательной суммы должно быть принято на дипломатической конференции, которая будет рассматривать проект конвенции. Норвегия также предложила, чтобы вопрос об окончательной сумме решался на дипломатической конференции.

B. *Определение пределов ответственности в тех случаях, когда грузы перевозятся в контейнерах*

26. Чехословакия предложила предусмотреть положение, регулирующее пределы ответственности перевозчика в тех случаях, когда грузы перевозятся в контейнерах, на паллетах или аналогичных средствах транспортировки.

27. Венгрия отметила, что, если в тех случаях, когда грузы перевозятся в контейнерах, будет применяться метод установления пределов ответственности на основе критерия «грузового места или другой единицы отгрузки», потребуется обеспечить объявление числа единиц отгрузки в одном контейнере, поскольку общее число единиц в контейнере может быть значительным. Однако такой проблемы не возникнет, если пределы ответственности будут основываться на критерии веса.

28. Нигер отметил, что он предпочитает те альтернативы, в которых разрешаются проблемы, возникающие в тех случаях, когда товары перевозятся в контейнерах, поскольку такая перевозка имеет особое значение для стран, не имеющих выхода к морю.

29. ММК отметил, что некоторые трудности, связанные с использованием критерия грузового места или единицы для целей ограничения ответственности перевозчика в тех случаях, когда грузы перевозятся в контейнерах, могут быть преодолены путем принятия за основу при рас-

четах в качестве соответствующих единиц число грузовых мест в контейнере, а не самого контейнера, при условии, что такие грузовые места перечислены в коносаменте.

C. *Объявление грузоотправителем характера и стоимости груза*

30. Венгрия, Советский Союз и Филиппины предложили включить в правила относительно пределов ответственности, содержащиеся в статье 6, положение, аналогичное тому, которое содержится в пункте 5 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года или в статье 2 *a* Брюссельского протокола 1968 года, согласно которому грузоотправитель может снять установленные пределы ответственности, сообщив перевозчику о характере и стоимости груза.

D. *Случаи, когда не была избрана ни одна из альтернатив*

31. Бельгия, Нигерия и Чехословакия не остановили своего выбора ни на одной из альтернатив до более позднего этапа рассмотрения проекта конвенции. Филиппины заявили, что все альтернативы не имеют силы в соответствии с филиппинским законодательством, как идущие вразрез с государственной политикой, поскольку они устанавливают предел ответственности перевозчика на определенную сумму без каких бы то ни было условий и без согласия грузоотправителя или грузополучателя. Однако Филиппины отметили, что формулировка, ограничивающая ответственность перевозчика конкретной суммой, будет действительна по филиппинским законам, если грузоотправитель не заявит, что груз имеет бóльшую стоимость, и уплатит бóльшую сумму фрахта. Поэтому Филиппины предложили следующую формулировку:

«Ответственность перевозчика в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) франкам за один кг веса брутто потерянного или поврежденного груза, или в случае просрочки суммой, не превышающей уплаченной или подлежащей уплате [двойной] стоимости фрахта, если грузоотправитель не объявит о повышении стоимости и не уплатит более высокую ставку стоимости фрахтования на основе объявленной стоимости».

В качестве варианта Филиппины предложили принять пункт 5 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года.

32. Канада высказала мнение, что ни одна из пяти альтернатив не является удовлетворительной, поскольку они:

a) не предусматривают удовлетворительного решения для проблем, связанных с использованием золота в качестве денежной единицы;

b) не устраняют трудностей, порождаемых различными судебными решениями, в отношении значения термина «грузовое место» или ответственности, касающейся «единицы веса»; и

c) не дают перевозчику возможности полностью предвидеть размеры своей ответственности во время заключения договора о перевозке.

Канада заявила, что она рассмотрела возможность использования страховой стоимости груза или его объявленной в обязательном порядке стоимости в качестве предела ответственности, но пришла к выводу, что это может потребовать от грузоотправителя предоставления перевозчику информации, которую он хотел бы сохранить в тайне. По мнению Канады, в отношении грузов без объявленной стоимости формула, связывающая предел ответственности с выплаченной суммой фрахта, заслуживает дополнительного изучения.

33. Бельгия отметила, что бельгийские предприниматели, занимающиеся морскими перевозками, не возражают против более простой формулы ограничения, нежели формула, содержащая двойной критерий единицы груза и веса груза, принятая в Брюссельском протоколе 1968 года, при том условии, что более простая формула не приведет к значительному повышению пределов ответственности.

34. Нидерланды предложили добавить к статье 5 или 6 положение о расчете стоимости груза, как, например, положение, содержащееся в статье 2 *b* Брюссельского протокола 1968 года.

35. Соединенное Королевство предложило включить в статью 6 или в статью 24 положение о том, чтобы в тех случаях, когда владелец груза оплатил расходы по спасанию и ищет возмещения от перевозчика вследствие его вины, возмещение не зависело бы от пределов ответственности, устанавливаемых в этой статье[36].

36. ММК отметил, что положение, определяющее пределы ответственности, должно иметь следующие особенности:

a) определение таких пределов должно быть более четким, нежели определение, содержащееся в настоящее время в Брюссельской конвенции 1924 года, и должно устанавливать пределы ответственности таким образом, чтобы предотвратить споры и тяжбы;

b) критерий «грузовое место или единица» должен быть дополнен критерием веса в формуле, принятой для установления пределов ответственности, с тем чтобы улучшить позицию истцов в отношении единицы отгрузки большого веса;

c) ответственность за ущерб, связанный с задержкой в доставке, должна всегда ограничиваться таким прямым и разумным ущербом, который может быть разумно предусмотрен пере-

[36] Это предложение включено в новый текст статьи 24, предложенный Соединенным Королевством. Этот новый текст приводится в пункте 3, посвященном обсуждению этой статьи.

возчиком в момент заключения договора перевозки как вероятное следствие задержки с доставкой, и во всех случаях должна ограничиваться суммой, не превышающей стоимость фрахта;

d) общая ответственность перевозчика за утерю, ущерб или задержку должна ограничиваться тем пределом, который будет применяться в случае общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность (например, как в пункте 1 *c* альтернативы B, в пункте 1 *c* альтернативы D и в пункте 1 *c* альтернативы E).

37. МСМС отметил, что:

a) если будет установлена ответственность за задержку в доставке, то ответственность должна ограничиваться суммой фрахта во всех случаях, за исключением случаев физической утраты или порчи груза. Однако требуется уточнение того, что означает слово «фрахт»: фрахт для всего груза или для всего груза, охваченного коносаментом, или для задержанной части грузов; МСМС полагает, что «сумма фрахта», в данном случае означающая только сумму фрахта задержанного груза, представляется наиболее соответствующей возможному ограничению ответственности за каждый кг веса брутто утерянных или поврежденных товаров;

b) при рассмотрении пределов ответственности следует рассмотреть общий предел ответственности перевозчика в соответствии с Международной конвенцией об ограничении ответственности владельцев морских судов, принятой в Брюсселе 10 октября 1957 года.

Статья 7. Иски в случае деликта

Статья в целом

1. ММК и Международная организация труда выразили особую поддержку положениям пункта 2, согласно которым в тех случаях, когда возбуждается иск против служащих или агентов перевозчика, такие служащие или агенты имеют право прибегнуть к тем же возражениям ответчика и воспользоваться теми же пределами ответственности, что и ответчик, при условии, что они действовали в рамках своих служебных обязанностей.

2. Соединенное Королевство предложило рассмотреть вопрос о том, чтобы иметь в виду «фактического перевозчика» во всех случаях, когда в этой статье используется слово «перевозчик».

Статья 7, пункт 1

3. Канада и МПС отметили, что выражение «независимо от того, на чем основан этот иск — на договоре или на деликте», не охватывает всех категорий исков. Для обеспечения того, чтобы этот пункт применялся ко всем возможным категориям исков, Канада предложила заменить выражение «или на деликте» словами «или на чем-либо ином», тогда как МПС по той же причине предложила добавить выражение «или на чем-либо ином» в конец имеющегося текста.

Предложения редакционного характера

4. Предложения редакционного характера, касающиеся лишь пункта 1 статьи 7 на французском языке, были сделаны Францией и ЦБМЖП.

Статья 7, пункт 2

5. Канада отметила, что в этом пункте лицо, имеющее право на те же возражения и ограничения ответственности, что и перевозчик, именуется «служащим или агентом перевозчика». С другой стороны, Канада отметила, что для целей определения «периода, в течение которого груз находится в ведении перевозчика», в пункте 3 статьи 4 говорится о «служащих, агентах или других лицах, действующих во исполнение инструкций... перевозчика». Канада предложила, чтобы в обеих статьях использовались одинаковые выражения для обозначения «служащих или агентов»[37].

Статья 7, пункт 3

6. Канада отметила, что этот пункт приемлем.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

Расширение круга обстоятельств, ведущих к утрате права на ограничение ответственности

1. Венгрия, Германская Демократическая Республика и Франция предложили изменить эту статью таким образом, чтобы предусмотреть, что наряду со случаем, когда перевозчик утрачивает право на ограничение ответственности в соответствии с первым предложением этой статьи, он также теряет право на ограничение его ответственности, когда ущерб вызван:

a) актом служащего или агента перевозчика, совершенным с намерением причинить такой ущерб или в результате безответственности и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет иметь место (Венгрия и Германская Демократическая Республика);

b) актом служащего или агента перевозчика, действовавших в пределах своих служебных обязанностей, причем такой акт был совершен с намерением причинить ущерб, или в результате безответственности и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, возникнет (Франция).

Венгрия и Франция отметили, что, поскольку в большинстве случаев перевозчик действует через служащих или агентов, акты, совершенные самим перевозчиком, влекущие за собой утрату права на ограничение ответственности в соответствии с настоящей статьей, будут весьма редки. Поэтому утрата перевозчиком права на ограни-

[37] Следует отметить, что Канада предложила вариант пункта 3 статьи 4, гласящей в соответствующей части: «служащий или агент перевозчика». См. обсуждение пункта 3 статьи 4 в пункте 12, выше.

чение его ответственности в соответствии с настоящей статьей в ее нынешнем виде на практике будет встречаться нечасто, и грузоотправитель будет недостаточно защищен. Франция отметила также, что предлагаемое ею изменение в отношении утраты перевозчиком права на ограничение его ответственности будет соответствовать нормам, содержащимся в Варшавской конвенции 1929 года, с исправлениями, внесенными Гаагским протоколом 1955 года.

2. Австрия отметила, что весьма ограниченный круг обстоятельств, при которых в соответствии с настоящей статьей утрачивается право на ограничение ответственности, несправедлив по отношению к лицу, которому принадлежит груз. Австрия предложила, чтобы:

a) перевозчик утрачивал свое право на ограничение ответственности, когда ущерб являлся результатом крайней небрежности с его стороны или крайней небрежности со стороны его служащих или агентов; и

b) служащие или агенты перевозчика утрачивали право на ограничение своей ответственности, когда ущерб являлся результатом крайней небрежности с их стороны.

Сужение круга обстоятельств, ведущих к утрате права на ограничение ответственности

3. Белорусская ССР, Советский Союз и Украинская ССР предложили исключить слова «совершенные опрометчиво и со знанием вероятности наступления такого ущерба» из

a) первого предложения статьи (Белорусская ССР);

b) из первого и из второго предложений статьи (Украинская ССР и СССР).

Это предложение было объяснено следующим:

i) «опрометчивость» в целом имеет то же значение, что и «небрежность». Поскольку ответственность перевозчика, согласно статье 5, основывается на небрежности, на практике могло бы сложиться положение, когда перевозчик утрачивает право на ограничение своей ответственности во всех случаях, когда была доказана его небрежность (Украинская ССР и Советский Союз);

ii) сохранение выражения «и с сознанием вероятности наступления такого ущерба» на практике приведет к утрате перевозчиком права на ограничение его ответственности во многих случаях, поскольку перевозчику будет очень трудно доказать, что вероятность наступления ущерба была вне сферы его предвидения (Белорусская ССР и Советский Союз). Это выражение выдвинет также различные проблемы толкования (Украинская ССР).

Другие замечания

4. Канада, Соединенное Королевство и ЦБМЖП отметили, что эта статья предусматривает, что перевозчик и его служащие и агенты утрачивают право на ограничение их ответственности, когда «ущерб» имеет место в результате акта или оплошности с их стороны, предусмотренных по этой статье. Поскольку, согласно пункту 1 статьи 5, перевозчик несет ответственность не только за «ущерб», причиненный товарам, но и «за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями в отношении груза, являющиеся также результатом задержки в доставке груза», было предложено согласовать эти две статьи путем замены слова «ущерб» в тех случаях, когда оно встречается в английском тексте статьи 8, словами «потери, повреждения или задержки» (Соединенное Королевство) или словами «потери, повреждения или расходы» (ЦБМЖП). Центральное бюро предложило также заменить во французском тексте статьи 8 слово «*dommage*» словом «*préjudice*».

5. Канада предложила изменить статью, опустив второе ее предложение и изменив первое предложение таким образом, чтобы предусмотреть утрату перевозчиком и его служащими или агентами права на ограничение их ответственности, если будет доказано, что ущерб явился результатом акта или оплошности с их стороны, предусмотренных в первом предложении.

6. МПС и МСМС согласились с упоминанием в этой статье обстоятельств, при которых перевозчики и их служащие и агенты утрачивают право на ограничение ответственности, то есть когда они наносят ущерб из-за умышленного или опрометчивого акта или оплошности.

Статья 9. Палубный груз

Статья 9, пункт 1

1. Замечания по этому пункту касались главным образом содержащегося в нем определения обстоятельств, при которых перевозчику разрешается перевозить грузы на палубе, и ответственности перевозчика в тех случаях, когда он перевозит грузы на палубе в соответствии с таким разрешением.

2. Канада отметила, что от перевозчиков можно было бы ожидать установления более низких ставок фрахта или предложений о скидке для разрешенного к перевозке на палубе груза и что перевозчики смогут предоставлять преференциальный режим при отправке крупных партий груза, например при уступке места под палубой.

Разрешение перевозчику на перевозку грузов на палубе

3. МПС и МСМС поддержали три возможных основания для разрешения перевозчику перевозить товары на палубе, которые упоминаются в этом пункте. По мнению МСМС, пункт 1 достаточен для приспособления к нынешней практике страхования, согласно которой не проводится различия между перевозкой контейнеров на палубе или под палубой. МПС предложила, чтобы

для ясности в конце нынешнего текста этого пункта было добавлено следующее предложение: «Помещение грузов в контейнеры рассматривается как соглашение о перевозке груза на палубе». МАС отметила, что необходимо разъяснить, являются ли три требования, упомянутые в этом пункте, независимыми альтернативами, и, таким образом, выполнение любого из них будет достаточным разрешением для перевозчика.

4. Германская Демократическая Республика предложила изменить этот пункт таким образом, чтобы перевозка грузов на палубе делала необходимым особое соглашение грузоотправителя и перевозчика во всех случаях, за исключением тех, когда грузы перевозятся в контейнерах.

5. Венгрия предложила дать более точное определение термину «usage» в этом пункте и отметила, что в отношении перевозки на палубе часто используется термин «binding custom». Белорусская ССР, Украинская ССР и Советский Союз предложили для уточнения того, о каких действующих «нормах или положениях статутного права» идет речь в пункте 1, добавить в конец пункта слова «страны порта погрузки».

Ответственность перевозчика за разрешенную перевозку на палубе

6. Венгрия, Канада, Нидерланды, Чехословакия и Япония предложили, чтобы в статье 9 говорилось о возможной ответственности перевозчика за потери, повреждения или задержку в доставке грузов, которые перевозчиками перевозятся на палубе в соответствии с положениями пункта 1 статьи 9. Они отметили, что, согласно нынешней формулировке статьи 9, ответственность перевозчика за разрешенную перевозку на палубе не ясна, особенно в свете пункта 3 статьи 9, в котором специально рассматривается ответственность перевозчика за неразрешенную перевозку на палубе.

7. Венгрия, Нидерланды и Чехословакия предложили, чтобы общие нормы, касающиеся ответственности перевозчиков, изложенные в статьях 5, 6 и 8, также применялись и к разрешенной перевозке грузов на палубе. Чехословакия отметила также, что, если будет специально предусмотрено изменение ответственности перевозчика в случае разрешенной перевозки на палубе, такое изменение должно быть четко выражено в статье 9.

8. Япония предложила, чтобы к пункту 1 статьи 9 было добавлено положение о том, что в тех случаях, когда груз перевозится на палубе, согласно разрешению, перевозчик освобождается от ответственности за потерю, повреждение или задержку в доставке грузов, явившихся результатом особых рисков, связанных с перевозкой на палубе, если он докажет, что потеря, повреждение или задержка в доставке груза могут быть объяснены этими особыми рисками.

Предложения редакционного характера

9. Редакционные поправки к тексту пункта 1 статьи 9 были сделаны Канадой и ЦБМЖП только применительно к французскому варианту.

Статья 9, пункт 2

10. Белорусская ССР и Советский Союз предложили, чтобы в тех случаях, когда грузы перевозятся на палубе, согласно положениям пункта 1 статьи 9, в коносаменте отмечалось, что грузы перевозятся на палубе, поскольку этот факт представляет большой интерес для перевозчиков и грузополучателей. Они отметили, что такое положение следует добавить либо в статью 9, либо в статью 15.

11. Канада выразила неуверенность в отношении значения слова «указание» в пункте 2 статьи 9, относящегося к соглашению грузоотправителя и перевозчика о перевозке грузов на палубе, но предположила, что такие указания не включают типовых клаузул. Канада предложила опустить в этом пункте ссылку на «другой документ, подтверждающий договор перевозки», поскольку она сомневается в применимости указаний в таком документе против третьих сторон.

Статья 9, пункт 3

12. Белорусская ССР, Венгрия, Канада, Нидерланды, Советский Союз и МСМС отметили, что этот пункт составлен нечетко и поэтому его формулировку следует изменить.

13. По мнению Белорусской ССР и Советского Союза, новая формулировка должна позволить применять статьи 6 и 8 об ограничении ответственности перевозчика также и к ответственности перевозчика за потерю, повреждение или задержку в доставке груза, применимой только лишь к неразрешенной перевозке грузов на палубе. С другой стороны, Нидерланды предположили, что, помимо общих правил об ограничении ответственности перевозчика в статьях 6 и 8, этот пункт отдельно налагает на перевозчиков ответственность за потерю, повреждение или задержку в доставке, являющиеся результатом особых рисков перевозки на палубе, в тех случаях, когда перевозчик не имеет разрешения перевозить грузы на палубе.

14. Венгрия высказалась против такого толкования или формулирования пункта 3 статьи 9, которые освободили бы перевозчика от ответственности, являющейся следствием только особых рисков, связанных с перевозкой грузов на палубе. МСМС заявил, что не ясны правовые последствия для перевозчика, выдавшего коносамент, в котором указана перевозка под палубой, и перевозящего груз на палубе, особенно в свете общего права о девиации.

Статья 9, пункт 4

15. Канада, Нидерланды и МПС предложили опустить этот пункт.

16. По мнению Канады и Нидерландов, общий принцип статьи 8 об утрате перевозчиком права на ограничение его ответственности достаточен для того, чтобы охватить случаи, когда грузы перевозятся на палубе вопреки ясно выраженному согласию грузоотправителя и перевозчика о перевозке под палубой.

17. МПС отметила, что содержащееся в этом пункте предположение о том, что «перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюмах» всегда подразумевает намеренную или ненамеренную оплошность, подпадающую под действие статьи 8, является неоправданным.

Статья 10. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика

Статья в целом

1. Венгрия и Германская Демократическая Республика одобрили положения статьи 10. Германская Демократическая Республика, поддерживая, в частности, положения, касающиеся совместной ответственности перевозчика по договору и фактических перевозчиков, содержащиеся в этой статье, предложила, чтобы эти положения были еще более уточнены.

2. Франция предложила заменить встречающийся в заголовке и в самой статье термин «перевозчик по договору» термином «перевозчик», с тем чтобы статья соответствовала определению «перевозчик», предложенному Францией для пункта 1 статьи 1 [38].

3. Канада представила следующие замечания:

a) поскольку в сформулированных ею исходных посылках для оценки проекта конвенции указывалось на то, что в международной конвенции не должно быть ссылки на морскую перевозку грузов третьими лицами, которым перевозчик на основании национального договорного права может делегировать часть своих обязательств по договору перевозки, Канада предложила опустить эту статью;

b) даже если бы не было ссылки на фактических перевозчиков, следовало бы включить положение, налагающее личную ответственность на перевозчика, несмотря на то, что он может и не осуществлять части или всей перевозки лично;

c) однако, если в проекте конвенции будет идти речь о перевозчиках по договору и фактических перевозчиках, положения этой статьи дадут следующие преимущества:

i) упростится возбуждение иска грузоотправителями против перевозчиков, поскольку одна сторона (перевозчик по договору), согласно этой статье, ответственна за всю перевозку;

ii) как следствие пункта i, выше, перевозчик по договору будет стремиться к скорому урегулированию спора с истцом;

iii) возмещение, которого, возможно, будет добиваться от фактического перевозчика перевозчик по договору, против которого возбужден иск, будет, по всей вероятности, легче определить в силу прямых договорных отношений между ними.

Статья 10, пункт 1

4. Венгрия и Чехословакия заявили, что требует пересмотра соотношение этого пункта и пункта 2 статьи 11. Венгрия заявила, что эти два пункта, по-видимому, противоречат друг другу, и предложила поэтому опустить пункт 2 статьи 11.

5. Нидерланды предложили пересмотреть первое предложение этого пункта, с тем чтобы оно соответствовало определению «фактического перевозчика» как «владельца судна, перевозящего груз», что было предложено Нидерландами в отношении пункта 2 статьи 1 [39]. В пересмотренном виде это предложение будет гласить следующее:

«В тех случаях, когда перевозчик по договору не является фактическим перевозчиком, первый тем не менее остается ответственным за всю перевозку согласно положениям настоящей Конвенции».

Статья 10, пункт 2

6. Нидерланды по причине, изложенной выше, в пункте 5, предложили в поддержку своего предложения о пересмотре пункта 1 этой статьи изменить пункт 2, заменив слова «за выполняемую им перевозку» словами «за перевозку на его судне».

Статья 10, пункт 3

Добровольное принятие перевозчиком обязательств, не налагаемых настоящей конвенцией

7. Франция и Чехословакия отметили, что в тех случаях, когда перевозчик по специальному соглашению с грузовладельцем принимает на себя обязательства, не налагаемые настоящей конвенцией, эти обязательства должны быть действительными, даже если грузы перевозятся фактическим перевозчиком. Чехословакия предложила включить в эту статью положение, требующее от перевозчика обеспечения того, чтобы фактический перевозчик также брал на себя такие дополнительные обязательства. Франция предложила, чтобы неисполнение таких обязательств фактическим перевозчиком влекло за собой утрату перевозчиком права на ограничение его ответственности и чтобы следующие слова были соответственно добавлены в конец пункта 3:

«3. ... перевозчик будет тем не менее попрежнему связан обязательствами или отка-

[38] Предложенное Францией определение перевозчика см. в пункте 6, обсуждение пункта 1 статьи 1.

[39] Предложенное Нидерландами определение фактического перевозчика как «владельца судна, перевозящего груз» см. в пункте 13, выше, обсуждение пункта 2 статьи 1.

зом, вытекающими из такого специального соглашения, невыполнение которого будет рассматриваться как действие или бездействие перевозчика по смыслу статьи 8».

8. МСМС отметил, что в пункте 3 явно предусматриваются случаи, когда перевозчик по договору, согласно специальному соглашению с грузоотправителем, принимает на себя обязательства, не налагаемые настоящей конвенцией. МСМС предложил, чтобы в конвенции не затрагивался этот вопрос, который должен решаться в договоре.

Статья 10, пункт 4

9. Чехословакия предложила рассмотреть вопрос о включении в проект конвенции положения о совместной и раздельной ответственности перевозчика по договору и фактического перевозчика в тех случаях, когда невозможно установить, в какой части перевозки, осуществляемой либо перевозчиком по контракту, либо фактическим перевозчиком, имели место гибель груза или его повреждение, или произошла задержка в доставке.

Статья 11. Сквозная перевозка

Статья в целом

1. Некоторые из ответивших высказали оговорки в отношении пункта 2 этой статьи, который дает возможность перевозчику по договору избежать ответственности «за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика» (Венгрия, Германская Демократическая Республика, Соединенные Штаты Америки, Франция и Чехословакия). Было отмечено, что пункт 2 статьи 11, по-видимому, не соответствует пункту 1 статьи 10, согласно которому перевозчик по договору несет ответственность за всю перевозку.

2. Канада предложила опустить статью 11, поскольку она противоречит положениям статьи 10 и выдвигает практические проблемы, связанные с подчинением фактических перевозчиков юрисдикции и осуществлением судебных постановлений против них. Канада отметила, что проблема, которую предназначена решить статья 11, может быть в любом случае решена посредством заключения последовательных договоров перевозки, охватывающих различные предполагаемые части морской перевозки.

3. Нидерланды предложили ввести термин «последующий перевозчик» для выявления лица, которому может быть поручено осуществление части перевозки в соответствии с пунктом 1 статьи 11. Нидерланды предложили следующий новый текст статьи 11, в котором проводится различие между «последующим перевозчиком» и «фактическим перевозчиком», о котором уже говорилось в статье 10:

«1. Если в договоре перевозки предусматривается, что перевозчик по договору осуществляет лишь часть рейса, предусмотренного в договоре, и что остальная часть рейса осуществляется другим лицом, помимо перевозчика по договору (последующим перевозчиком), ответственность перевозчика по договору и последующего перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи 10.

2. Однако перевозчик по договору может снять с себя ответственность за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении последующего перевозчика, при условии, что бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке были следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору.

3. Положения статьи 10, касающиеся ответственности фактического перевозчика, соответственно применяются к частям рейса, указанным в пункте 1 настоящей статьи».

4. Франция предложила, чтобы в тех случаях, когда в этой статье встречается термин «перевозчик по договору», заменить его термином «перевозчик», чтобы эта статья соответствовала определению «перевозчик», предложенному Францией для пункта 1 статьи 1 [40].

Статья 11, пункт 1

5. Белорусская ССР и Советский Союз предложили уточнить сферу применения этого пункта, подчеркнув, что он применяется только к тем случаям, когда договор о перевозке содержит специальную оговорку, сделанную перевозчиком по договору, о том, что он выполняет лишь конкретно обусловленную часть перевозки и что все другие части перевозки осуществляются одним или более фактическими перевозчиками. Советский Союз соответственно предложил начать пункт 1 статьи 11 следующим образом: «Если договор перевозки содержит специальную оговорку о том, что перевозчик по договору осуществляет лишь конкретно обусловленную часть перевозки, предусмотренной в договоре...»

Статья 11, пункт 2

6. Венгрия, Германская Демократическая Республика, Соединенные Штаты и Франция предложили опустить этот пункт, а Чехословакия предложила пересмотреть его на том основании, что пункт 2 статьи 11 противоречит положениям пункта 1 статьи 10, согласно которым перевозчик по договору несет ответственность за всю перевозку, даже если часть или вся перевозка передается им одному или более фактическим перевозчикам [41]. Франция отметила, что предоставление перевозчику по договору возможности уклониться от своей ответственности за всю пере-

[40] Предложенное Францией определение перевозчика см. в пункте 6, выше, обсуждение пункта 1 статьи 1.

[41] Следует отметить, что Канада предложила опустить статью 11 в целом. (См. обсуждение этого вопроса в пункте 2, выше.)

возку простым положением в договоре перевозки о том, что он фактически будет совершать лишь часть перевозки, лишит статью 10 ее силы.

7. В качестве менее приемлемой альтернативы отказу от пункта 2 статьи 11 Соединенные Штаты предложили, чтобы этот пункт был исправлен таким образом, чтобы перевозчик по договору мог избежать своей ответственности за всю перевозку только в том случае, если фактический перевозчик, который должен был осуществлять часть перевозки, назван в договоре перевозки.

ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 12. Общее правило

1. Япония предложила обязать грузоотправителя возмещать перевозчику любые потери, повреждения или расходы, понесенные перевозчиком в результате непринятия грузополучателем груза в течение разумного срока.

2. Канада отметила, что, если конвенция будет возлагать на грузоотправителя обязанность, указанную в шестой предпосылке, сформулированной Канадой для оценки проекта конвенции [42], она выступит против добавления к этой статье подробного положения об ответственности грузоотправителя.

3. МАС отметила, что содержащаяся в этой статье формулировка правила ответственности грузоотправителя отличается в следующих двух отношениях от формулировки правила ответственности грузоотправителя, содержащейся в пункте 1 статьи 5:

a) в статье 12 в отрицательной форме указывается, что грузоотправитель не несет ответственности за потерю или ущерб, понесенный перевозчиком, фактическим перевозчиком или судном, если не будет доказано наличие «вины или небрежности» со стороны грузоотправителя, его служащих или агентов. Однако в пункте 1 статьи 5 в утвердительной форме отмечается, что перевозчик несет ответственность за потери или повреждения груза, если он не докажет, что небрежности с его стороны допущено не было. Поэтому МАС предложила сформулировать содержащееся в этой статье правило об ответственности грузоотправителя подобно тому, как сформулировано правило об ответственности перевозчика в пункте 1 статьи 5;

b) в соответствии со статьей 12 грузоотправитель может избежать ответственности, доказав отсутствие «вины или небрежности» с его стороны или со стороны его служащих или агентов. В частности, при доказывании отсутствия «вины или небрежности» грузоотправитель не обязан устанавливать конкретные обстоятельства, приведшие к потерям или ущербу для перевозчика. Однако, согласно пункту 1 статьи 5, перевозчик может избежать ответственности, доказав лишь, что он не проявил небрежности при принятии мер с целью избежать конкретного обстоятельства, вызвавшего потери, повреждения или расходы, и последствий этого обстоятельства; то есть он обязан устанавливать те конкретные обстоятельства, которые привели к потерям или повреждениям. Поэтому МАС предложила изменить формулировку пункта 1 статьи 5, с тем чтобы она соответствовала статье 12 [43].

4. Канада предложила следующим образом изменить формулировку этой статьи:

> «Ни грузополучатель, ни его служащие или агенты не несут ответственности за потери или повреждения, причиненные грузам, или за расходы, вызванные такими потерями или повреждениями, если такие потери или повреждения не были результатом вины или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов».

Статья 13. Особые правила об опасных грузах

Статья в целом

Определение термина «опасные грузы»

1. По мнению Канады и Соединенных Штатов, конвенция должна содержать определение термина «опасные грузы». Канада предложила определить термин «опасные грузы» путем ссылки на Лондонскую конвенцию о спасании жизни на море 1960 года.

2. Соединенные Штаты предложили следующее определение:

> «Опасный груз означает взрывчатые вещества, воспламеняющийся груз или такой другой груз в любой форме или количестве, который считается представляющим опасность или угрозу для жизни, здоровья или имущества в соответствии с международными соглашениями, законами или предписаниями флага судна или законами или предписаниями страны порта погрузки или порта разгрузки».

3. МПС предложила для защиты перевозчика, в тех случаях, когда вредные или загрязняющие вещества отгружаются без сообщения грузоотправителем их подлинного характера, считать эти вредные или загрязняющие вещества опасными грузами по смыслу статьи 13 [44].

Предложенные добавления к статье 13

4. Нидерланды предложили включить в эту статью положение о сфере и пределах ответственности фактического перевозчика (или после-

[42] Эта предпосылка гласит: «Грузоотправитель должен быть обязан сообщить перевозчику о действительном характере подлежащего перевозке груза, о любом особом свойственном ему дефекте и о любых особых качествах груза, которые могут повлиять на способ его погрузки, транспортной обработки, укладки в трюме, содержания и разгрузки». Канада отметила, что пункт 1 статьи 17, возможно, реализует эту предпосылку.

[43] Новый проект пункта 1 статьи 5, предложенный МАС, приводится в пункте 27 при обсуждении этой статьи.

[44] Предложенную МПС новую формулировку пункта 1 статьи 13, содержащую это предложение, см. в пункте 12, ниже, обсуждение пункта 1 статьи 13.

дующих перевозчиков[45]) в тех случаях, когда перевозчик по договору не сообщает таким другим перевозчикам имеющуюся у него информацию относительно опасного характера груза или тех мер предосторожности, которые следует принять.

5. МАС предложила включить положения о праве перевозчика на получение стоимости фрахта в тех случаях, когда опасные грузы сбываются, подвергаются мерам, предусмотренным положениями статьи 13, до их прибытия в порт назначения. МАС высказалась за положение, в соответствии с которым перевозчик в тех случаях, когда ему известно об опасности в момент заключения договора перевозки, будет иметь право на получение стоимости фрахта только в сумме, пропорциональной расстоянию, на которое груз был фактически перевезен до того, как от него избавились; в тех случаях, когда перевозчик не имел таких сведений во время заключения договора, он имеет право на получение полной суммы фрахта. МАС отметила, что проведение такого различия в отношении права перевозчика на получение стоимости фрахта обоснованно, поскольку перевозчик может сознательно взять на себя риск, связанный с перевозкой опасных грузов, и сделать поправку на этот риск при установлении фрахтовой ставки лишь в тех случаях, когда ему известен опасный характер грузов.

6. Соединенное Королевство предложило рассмотреть вопрос о возможном включении в эту статью ссылки не только на «перевозчика», но и на «фактического перевозчика».

Статья 13, пункт 1

Требование о том, чтобы грузоотправитель всегда маркировал опасные грузы

7. Соединенное Королевство, Финляндия и МПС предложили изменить этот пункт, с тем чтобы возложить на грузоотправителя абсолютное, безусловное обязательство маркировать опасные грузы. В этих целях было предложено опустить во втором предложении этого пункта выражение «когда это возможно», которое в любом случае трудно применить на практике.

8. Финляндия отметила, что, согласно правилам ИМКО, регулирующим перевозку опасных грузов[46], грузоотправитель всегда обязан помечать опасные грузы, с тем чтобы указать их опасный характер. Соединенное Королевство отметило, что решение вопросов, касающихся немаркировки грузоотправителем опасных грузов в качестве таковых, исходя из того, что при данных обстоятельствах это физически невозможно или неосуществимо, должно быть предоставлено применимому национальному праву.

9. Канада предложила опустить второе предложение этого пункта, касающееся обязательства грузоотправителя особо маркировать опасные грузы, поскольку, по ее мнению, этот пункт должен быть сосредоточен на обязательстве грузоотправителя информировать перевозчика об особых качествах опасных грузов, которые могут повлиять на надлежащий способ их перевозки[47].

Требование о том, чтобы грузоотправитель всегда информировал перевозчика о мерах предосторожности, которые следует принять

10. Канада и МПС предложили предусмотреть в пункте 1 статьи 13 требование о том, чтобы грузоотправитель в любом случае информировал перевозчика при передаче в его ведение опасных грузов о «мерах предосторожности, которые следует принять». Поэтому они предложили опустить слова «если необходимо» в первом предложении этого пункта.

11. Канада указала на неясность, порождаемую выражением «если необходимо», содержащимся в этом пункте; непонятно, относится ли выражение «если необходимо», касающееся обязанности грузоотправителя информировать перевозчика о мерах предосторожности, которые следует принять, к характеру опасности, опыту грузоотправителя, опыту перевозчика или торговому обычаю. Канада предложила следующий текст пункта 1 статьи 13:

> «До того как грузы переходят под контроль перевозчика, грузоотправитель должен информировать перевозчика о характере опасных грузов, которые подлежат перевозке, и о любых особых характеристиках опасных грузов, которые могут иметь значение для способа их погрузки, обработки, укладки, хранения, содержания и разгрузки, как предусмотрено в статье 4».

12. Для защиты перевозчика от небрежных или нечестных грузоотправителей МПС предложила следующую формулировку пункта 1 статьи 13:

> «Когда грузоотправитель передает перевозчику опасные грузы, которые в целях этой статьи рассматриваются как включающие в себя вредные или загрязняющие материалы, он информирует перевозчика о характере грузов и указывает характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель маркирует или обозначает удобным образом такие грузы как опасные».

13. МАС предложила следующую новую формулировку этого пункта с целью уточнить, что он также применяется к служащим и агентам грузоотправителя:

> «Когда грузоотправитель, его служащие или агенты передают опасные грузы перевозчику,

[45] Предложение Нидерландов о введении понятия «последующий перевозчик» см. в пункте 3, выше, обсуждение статьи 11 в целом.

[46] Международный кодекс морской перевозки опасных грузов ИМКО.

[47] Измененную формулировку пункта 1 статьи 13, предложенную Канадой и содержащую это предложение, см. в пункте 11, ниже.

они информируют перевозчика о характере грузов и указывают, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель, его служащие или агенты маркируют, когда это возможно, или обозначают удобным образом такие грузы как опасные».

Предложение редакционного характера

14. ЦБМЖП сделало предложение редакционного характера, касающееся только французского текста этого пункта.

Статья 13, пункт 2

Обязанность грузоотправителя информировать перевозчика о мерах предосторожности, которые следует принять

15. В целях согласования этого пункта с пунктом 1 статьи 13 Нидерланды, Соединенные Штаты и Филиппины предложили предусмотреть, что грузоотправитель, для того чтобы освободиться от ответственности за повреждения или расходы, вызванные отправкой им опасных грузов, должен сообщить перевозчику о мерах предосторожности, которые следует принять в связи с перевозкой таких грузов. Как известно, в соответствии с пунктом 1 статьи 13 грузоотправитель «информирует перевозчика о характере грузов и указывает, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять».

16. Для достижения результата, указанного выше, в пункте 15, Филиппины предложили изменить формулировку обеих фраз пункта 2, а Нидерланды и Соединенные Штаты — только второй фразы:

a) Филиппины; новый текст пункта 2 статьи 13:

«Опасные грузы могут быть в любое время выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком, как того требуют обстоятельства, без выплаты им компенсации в тех случаях, когда он их принял, не зная об их природе и характере и о мерах предосторожности, которые следует принять. В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их природе и характере и о мерах предосторожности, которые следует принять, грузоотправитель несет ответственность за весь ущерб и все расходы, прямо или косвенно вытекающие из такой отправки или являющиеся ее результатом».

b) Нидерланды; новый текст начала второй фразы пункта 2 статьи 13:

«В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен о природе и характере опасности, а также о тех мерах предосторожности, которые следует принять, грузоотправитель несет ответственность...»

c) Соединенные Штаты; новый текст начала второй фразы пункта 2 статьи 13:

«В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их опасной природе и характере или о мерах предосторожности, которые следует принять, грузоотправитель несет ответственность...»

Перевозчик может избавиться от опасных грузов только в тех случаях, когда они представляют опасность для судна или другого груза

17. Канада и МАС предложили ограничить предусмотренное пунктом 2 статьи 13 право перевозчика избавляться от опасных грузов без какого-либо обязательства о выплате компенсации теми случаями, когда эти грузы действительно представляют опасность для судна или других грузов или имущества. Они отметили, что аналогичное ограничение уже содержится в пункте 3 статьи 13 в отношении тех случаев, когда перевозчик знал об опасной природе и характере грузов при принятии их для перевозки.

18. Канада предложила следующую формулировку пункта 2 статьи 13, которая позволила бы перевозчику избавляться от опасных грузов, представляющих угрозу для жизни или имущества, независимо от какой-либо осведомленности перевозчика об опасной природе или характере этих грузов:

«Перевозчик может в любое время выгрузить, уничтожить или обезвредить, как того требуют обстоятельства, любые находящиеся под его контролем опасные грузы, которые стали представлять угрозу для жизни или имущества, независимо от того, знал перевозчик о природе или характере таких опасных грузов или нет»[48].

19. МАС в добавление к ограничению права перевозчика избавляться от опасных грузов, не возлагая на себя какой-либо ответственности, случаями, когда эти грузы представляют опасность для судна или других грузов, предложила изменить пункт 2 статьи 13, опустив в его первой фразе слова «как того требуют обстоятельства». По мнению МАС, за перевозчиком должна быть оставлена свобода решения вопроса о способе защиты судна и других грузов при избавлении от грузов, представляющих для них серьезную опасность. МАС не согласна с каким-либо правилом, требующим, чтобы способ избавления от опасных грузов соответствовал фактическим, объективным обстоятельствам конкретного случая, поскольку в чрезвычайной ситуации перевозчик не всегда способен правильно оценить обстановку и принять меры по защите так, «как того требуют обстоятельства».

Предложение редакционного характера

20. Соединенные Штаты внесли предложение редакционного характера, касающееся этого пункта.

[48] Следует отметить, что Канада также предложила поправку к пункту 3 статьи 13, возлагающую на перевозчика ответственность в отдельных случаях, когда он выгружает, уничтожает или обезвреживает опасные грузы. См. обсуждение пункта 3 статьи 13 в пункте 23, ниже.

Статья 13, пункт 3

21. Филиппины параллельно со своим предложением об изменении пункта 2 статьи 13 предложили добавить к положению пункта 3, касающемуся необходимой осведомленности перевозчика, при которой пункт 3 вступает в силу, слова «и меры предосторожности, которые следует принять». Для того чтобы подчеркнуть, что перевозчик в соответствии с пунктом 3 пользуется лишь ограниченным иммунитетом, поскольку при принятии грузов к отправке он знает об опасном характере этих грузов, Филиппины также внесли предложение о том, что перевозчик должен иметь возможность избавиться от подобных грузов, находящихся под защитой этого пункта, только в тех случаях, когда эти грузы представляют «фактическую» опасность. Пункт 3 статьи 13 в измененной Филиппинами формулировке читается следующим образом:

«Тем не менее, если такой опасный груз, перевозимый при осведомленности о его природе и характере и мерах предосторожности, которые следует принять, становится фактически опасным для судна или груза, то он может быть таким же образом выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком, как того требуют обстоятельства, без выплаты компенсации, за исключением общей аварии, если таковая имела место».

22. МАС предложила исключить из данного пункта слова «как того требуют обстоятельства» по тем причинам, которые она изложила, предлагая опустить эти слова из пункта 2 статьи 13 [49].

23. Канада предложила изменить формулировку пункта 3 статьи 13, с тем чтобы предусмотреть, что перевозчик, его служащие или агенты не несут ответственности за избавление от опасных грузов, если только необходимость избавления от подобных грузов не вызвана непринятием или необходимых мер предосторожности, указанных грузоотправителем, или действием или бездействием, предусмотренными статьей 8.

Предлагаемое добавление к части III проекта конвенции

24. МАС предложила добавить к части III проекта конвенции положение, регулирующее отношения между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем в тех случаях, когда грузополучатель не принимает груз в порту разгрузки, и указывающее юридическое последствие такого непринятия. Как отметила МАС, в таком положении должно быть указано, что в тех случаях, когда грузополучатель не востребует груз или отказывается принять поставку, перевозчик может после уведомления грузоотправителя выгрузить груз и поместить его на склад или другое пригодное место за риск и счет грузополучателя.

[49] См. обсуждение пункта 2 статьи 13 в пункте 19, выше.

ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 14. Выдача коносамента

Статья в целом

1. Франция предложила заменить применяемый в пунктах 1 и 2 термин «перевозчик по договору» термином «перевозчик», с тем чтобы статья соответствовала определению перевозчика, предложенному Францией для пункта 1 статьи 1 [50].

Статья 14, пункт 1

2. Канада предложила изменить формулировку этого пункта следующим образом:

«Когда перевозчик получает контроль над грузом, как это предусмотрено в статье 4, он выдает грузоотправителю, по просьбе последнего, коносамент, в котором содержатся, среди прочего, сведения, указанные в статье 15».

3. МПС предложила заменить слова «когда груз поступает под ответственность перевозчика по договору или фактического перевозчика...» словами «когда груз поступает под охрану перевозчика в пределах территории порта...», с тем чтобы привести эту статью в соответствие с предложенным ею изменением к пункту 2 статьи 4 [51].

Статья 14, пункт 2

4. Канада предложила опустить первую фразу этого пункта, поскольку рассматриваемый в нем вопрос уже охватывается пунктом 1 *j* статьи 15. Она предложила сделать вторую фразу новым пунктом 2 в следующей новой формулировке:

«Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается выданным от имени перевозчика».

Статья 15. Содержание коносамента

Статья в целом

Подробный перечень данных, требующихся для коносамента

1. МПС предложила опустить всю статью 15, поскольку, по ее мнению, содержание коносамента должно быть поставлено в зависимость от постоянно меняющихся коммерческих требований, а грузоотправители и грузополучатели достаточно защищены положениями статьи 16 проекта конвенции. Она добавила, что принятие статьи 15 помешало бы нововведениям в отгрузочной и коммерческой документации.

2. По мнению Японии, приведенный в пункте 1 статьи 15 длинный перечень данных, которые должны быть указаны в каждом коносаменте, является излишним и содержание коноса-

[50] Определение перевозчика, предложенное Францией, см. в пункте 6, выше, обсуждение статьи 1.

[51] См. обсуждение пункта 2 статьи 4 в пункте 8, выше.

мента должно определяться существующей коммерческой практикой. МСМС отметил, что в пункте 1 статьи 15 требуется слишком много данных для коносамента, и предложил оставить лишь требования в отношении тех данных, которые коммерчески необходимы.

Допустимая гибкость в документации

3. Соединенные Штаты высказались за включение в конвенцию положения о том, что коносамент может быть подготовлен с помощью ЭВМ или какой-либо другой системы электронной или автоматической обработки данных.

4. Как известно, в статье III [52] Монреальского протокола № 4 об изменении Варшавской конвенции 1929 года разрешается вместо типовой воздушной накладной использовать «любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке».

Статья 15, пункт 1

Предлагаемые добавления к перечню данных, необходимых для коносамента

5. Белорусская ССР, Мексика, Советский Союз и Украинская ССР предложили включить в коносамент требование указывать те случаи, когда груз перевозится на палубе. Было отмечено, что сведения о том, что груз перевозится на палубе, представляют важность для грузоотправителей и грузополучателей, особенно в связи с тем, что статья 9 проекта конвенции установила особое правило в отношении ответственности перевозчика за перевозку грузов на палубе. Мексика предложила добавить требование об указании в коносаменте любой перевозки груза на палубе в качестве подпункта *m* этого пункта; Украинская ССР предложила включить это требование в пункт 2 статьи 15, а Белорусская ССР и Советский Союз предложили включить это требование либо в статью 9, либо в статью 15.

6. Чехословакия предложила включить в пункт 1 статьи 15 требование о том, чтобы коносамент содержал надлежащие указания в тех случаях, когда груз перевозится в контейнерах, паллетах и подобных предметах, предназначенных для перевозки.

7. Филиппины предложили добавить к этому пункту новый подпункт *m*, содержащий требование о том, чтобы в коносаменте также приводилась следующая информация: «счет-фактура или предполагаемая стоимость груза». Филиппины отметили, что это предложение связано с поправкой, предложенной ими к статье 6 [53].

Предложенная поправка к подпункту a

8. Федеративная Республика Германии предложила предоставить перевозчику выбор включать в коносамент в соответствии с подпунктом *a* либо «число мест или предметов», либо «вес груза». Она отметила, что перевозчик часто не имеет разумной возможности проверить вес груза и что в подобном случае при нынешней формулировке подпункта *a* перевозчик либо никак не будет помечать вес в коносаменте, либо включит данные о весе, представленные грузоотправителем, сопроводив их, однако, оговоркой в соответствии с пунктом 1 статьи 16. Федеративная Республика Германии также отметила, что как исключение из коносамента какого-либо указания в отношении веса, так и добавление оговорки, разрешенной в соответствии с пунктом 1 статьи 16, могут сделать коносамент «нечистым» в том, что касается товарного аккредитива.

Предложенная поправка к подпункту b

9. МАС предложила в том случае, если ее предложение изменить в пункте 4 статьи 1 определение термина «груз», с тем чтобы исключить упаковку, помимо контейнеров [54], будет принято, изменить формулировку подпункта *b* статьи 15 следующим образом: «внешнее состояние груза или его упаковки». Она уточнила, что это изменение имеет своей целью уточнить, что в случае упакованного груза перевозчик обязан лишь сделать пометку о внешнем состоянии упаковки.

Предложенные поправки к подпункту f

10. Канада и МПС выразили сомнения относительно подпункта *f*, в соответствии с которым от перевозчика требуется, чтобы в коносаменте была указана «дата принятия груза перевозчиком в порту погрузки», и предложили его опустить. Канада отметила, что перевозчик может сделать попытку сократить свой период ответственности, согласно конвенции, указав более позднюю дату принятия груза по сравнению с фактической. МПС отметила, что перевозчик не может соблюдать это положение в случае получения партии грузов в течение определенного числа дней и в случае выдачи им «бортового» коносамента.

11. Фиджи предложило также включить в подпункт *f* требование об указании перевозчиком места принятия груза, с тем чтобы он читался следующим образом:

«Порт погрузки, согласно договору перевозки, и дата, и место принятия груза перевозчиком в порту погрузки».

Предложенные поправки к подпункту h

12. МПС отметила, что вытекающее из подпункта *h* предположение о том, что может быть

[52] Текст статьи III воспроизводится в комментарии ИКАО, содержащемся в документе A/CN.9/109 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 1, выше).

[53] Предложенную Филиппинами поправку к статье 6 см. в пункте 31, выше, обсуждение статьи 6.

[54] См. в пункте 20, выше, обсуждение замечаний по пункту 4 статьи 1.

более одного оригинала коносамента, противоречит существующей в практике перевозки тенденции выдавать только один оригинал коносамента.

Предложенные изменения к подпункту j

13. По мнению Соединенных Штатов и Филиппин, подпункт *j*, позволяя перевозчику подписывать коносамент одним из перечисленных способов лишь в том случае, «если это допускается законом страны, выдавшей коносамент», является излишне ограничительным. Филиппины предложили разрешить перевозчику применять один из перечисленных методов подписи в том случае, если этот метод разрешен «законом или обычаем страны, выдавшей коносамент». Соединенные Штаты предложили разрешить перевозчику подписывать коносамент так, как это оговорено в подпункте *j*, «если это не запрещается законом страны, выдавшей коносамент».

Предложенная поправка к подпункту k

14. МПС отметила, что подпункт *k* может породить практические трудности в случае перепродажи груза.

Предложение об исключении подпункта l

15. Филиппины предложили опустить подпункт *l*, поскольку он лишь повторяет обязательство о включении в коносамент заявления, предусмотренного в пункте 3 статьи 23.

Предложения редакционного характера

16. Предложения редакционного характера, касающиеся текста пункта 1 статьи 15, были сделаны Филиппинами, Францией и ЦБМЖП. Предложения редакционного характера, касающиеся только французского текста, были сделаны ЦБМЖП в отношении начала пункта 1 статьи 15 и подпункта *f*, а также Францией в отношении подпункта *k*. Филиппины сделали предложение редакционного характера в отношении подпункта *k*.

Статья 15, пункт 2

17. МПС предложила опустить слова «а также дата или даты погрузки» в конце первой фразы этого пункта, поскольку в случае «бортового» коносамента нет необходимости запрашивать дату погрузки.

18. Украинская ССР предложила включить в пункт 2 статьи 15 требование о том, чтобы перевозчик делал в коносаменте отметку о том, что груз будет перевозиться на палубе [55].

Статья 15, пункт 3

19. Япония отметила, что в рамках этого пункта должны быть уточнены последствия неуказания перевозчиком каких-либо данных в коносаменте в соответствии с положениями пункта 1 статьи 15.

20. Филиппины предложили включить в этот пункт в качестве санкций к перевозчику, выдавшему коносамент, не содержащий всех данных, требуемых согласно пунктам 1 и 2 статьи 15, положение, отказывающее такому перевозчику в ограничении ответственности по статье 6. Филиппины предложили следующую формулировку пункта 3 статьи 15:

> «Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на законность коносамента, но лишает перевозчика права на льготы, предусмотренные в статье 6».

Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

Статья в целом

1. Соединенные Штаты отметили, что эта статья в целом является удовлетворительной с учетом сделанной Соединенными Штатами оговорки к пункту 1.

2. Канада отметила, что, хотя эта статья предусматривает наказание за несоблюдение положений подпунктов *b* и *k* пункта 1 статьи 15, в силу неясной формулировки этой статьи невозможно определить, является ли данное наказание достаточным.

Статья 16, пункт 1

3. Белорусская ССР, Советский Союз и МАС отметили, что этот пункт подразумевает, но прямо не предусматривает, что перевозчик имеет право сделать в коносаменте оговорку относительно данных о грузе, в точности которых он имеет разумные основания сомневаться или для проверки которых у него нет разумных средств. Поэтому они предложили ясно указать в этом пункте, что в подобном случае перевозчик имеет право на оговорку.

4. Бельгия и МАС отметили, что возлагать на перевозчика обязательство делать специальную отметку о каких-либо разумных основаниях подозревать, что содержащиеся в коносаменте данные о грузе не точно соответствуют грузу, и делать специальную отметку об отсутствии разумных средств проверки подобных данных нежелательно по следующим причинам:

a) это усложнит документацию и задержит доставку груза (Бельгия);

b) понятию «основание подозревать», с помощью которого сформулировано это обязательство, как представляется, недостает ясности, и его было бы трудно применить на практике (МАС со ссылкой на четвертый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты, A/CN.9/96/Add.1, пункт 37) *;

[55] Предложения о требовании указания в коносаменте, что груз перевозится на палубе, см. в пункте 5, выше, обсуждение замечаний к пункту 1 статьи 15.

* Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, IV, 2.

c) для выполнения этого обязательства перевозчики на практике составят типовой набор оговорок, которые они будут включать в коносаменты. Таким образом, на грузоотправителя, предъявляющего иск к перевозчику, помимо бремени доказывания, что потери или повреждения имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, ляжет бремя опровержения подобных оговорок и оснований или неточностей, отмеченных перевозчиком (МАС).

5. Соединенные Штаты предложили изменить пункт 1 для уточнения, что в том случае, если содержащиеся в коносаменте данные касаются отправки груза в запечатанном контейнере, вскрытие и подсчет содержания контейнера не могут рассматриваться как разумное средство проверки подобных данных. Они предложили следующий измененный текст пункта 1:

«Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса груза или его количества, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдавшее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погруженному грузу, или если у него не было разумной возможности проверить такие данные, *как в случае запечатанного контейнера,* перевозчик или другое такое лицо делает специальную отметку об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, или об отсутствии разумной возможности проверки».

6. Нидерланды, исходя из того, что такая оговорка, как «вес неизвестен», будет часто включаться в коносаменты, поскольку перевозчик зачастую не имеет средств проверки веса, указанного грузоотправителем, указали на целесообразность считать такую заранее подготовленную оговорку, как «вес неизвестен», «специальной отметкой» в соответствии с пунктом 1.

7. Канада отметила неясность санкций, налагаемых в соответствии с этим пунктом на перевозчика за несоблюдение его положений.

Предложение редакционного характера.

8. ЦБМЖП сделало два предложения редакционного характера, касающихся французского текста этого пункта.

Статья 16, пункт 2

9. МАС предложила добавить после слов «внешнее состояние груза» в обоих случаях, когда они фигурируют в этом пункте, слова «или его упаковки». Она отметила, что это добавление согласовало бы формулировку этого пункта с предложенным ею изменением к формулировке пункта 1 *b* статьи 15[56].

Статья 16, пункт 3

Подпункт b

10. Франция и МАС предложили опустить в подпункте *b* слова «включая любого грузополучателя» по следующим причинам:

a) эти слова являются лишними (Франция и МАС), в частности в силу того, что не важно, будет ли термин «третье лицо» в этом подпункте охватывать последнего индоссата «ордерного» коносамента или же держателя коносамента на предъявителя (Франция);

b) в случае, если коносамент не подлежит передаче, указанный в нем грузополучатель не может считаться третьим лицом, поскольку он может осуществлять по этому коносаменту права грузополучателя (Франция);

c) в случае, если коносамент не подлежит передаче и в нем указано имя грузополучателя, грузополучатель может быть тем же лицом, что и грузоотправитель. Нежелательно предоставлять подобному грузоотправителю-грузополучателю права, данные в соответствии с этим подпунктом «третьему лицу» (Франция). Поэтому Франция предложила принять следующую формулировку, содержащуюся в пункте 1 статьи 1 Брюссельского протокола 1968 года:

«Однако доказательство противного не допускается в том случае, когда коносамент был передан третьей стороне, действующей добросовестно».

Статья 16, пункт 4

11. Япония, МПС и МАС предложили опустить этот пункт. Были выдвинуты следующие основания для этого предложения:

a) положения этого пункта, лишающие перевозчика права удержания в отношении груза в случае неуплаты фрахта по той единственной причине, что в коносаменте не указывается, что стоимость фрахта подлежит уплате, являются слишком суровыми (МАС);

b) вторая фраза этого пункта в отдельных случаях приводит к неудовлетворительным результатам, например в тех случаях, когда коносамент выдается в качестве расписки в соответствии с чартер-партией и в нем не содержится упоминания о фрахте по прямому желанию фрахтователя. При последующей передаче такого коносамента фрахтователем третьему лицу было бы разумным дать перевозчику возможность взыскивать стоимость фрахта с подобного третьего лица и осуществлять право удержания груза в отношении неуплаченного фрахта (МПС). МПС предложила сохранить нынешнее

---

[56] Изменение, предложенное МАС, см. в пункте 9, выше, обсуждение пункта 1 *b* статьи 15.

правило, в соответствии с которым перевозчик утрачивает свое право на фрахт лишь после отметки «фрахт оплачен» на коносаменте.

Предложение редакционного характера

12. Предложение редакционного характера относительно этого пункта было сделано Филиппинами.

Статья 16, пункты 2, 3 и 4

13. Канада отметила, что эти три пункта были бы приемлемы, если бы в этой статье также предусматривалось, что выдача коносамента перевозчиком представляет для него обязательство доставить груз в том виде, в каком он обозначен в коносаменте.

Статья 17. Гарантии грузоотправителя

Статья в целом

Регулирование гарантийных писем

1. Замечания по этой статье касались прежде всего вопроса о том, должен ли проект конвенции содержать положения, регулирующие применение «гарантийных писем» («Letters of guarantee», «Letters of indemnity»), выдаваемых грузоотправителями перевозчикам, с тем чтобы заставить их выдать «чистый» коносамент. Венгрия, Канада, Соединенные Штаты, Советский Союз, Япония, ММК и МСМС выразили свое неудовлетворение предусмотренным статьей 17 режимом регулирования правовых последствий подобных гарантийных писем.

2. Венгрия, Канада, ММК и МСМС предложили не рассматривать гарантийные письма в конвенции и поэтому опустить пункты 2, 3 и 4 этой статьи. Канада отметила, что, поскольку их целью является выдача коносаментов, которая вводит в заблуждение последующих держателей этих коносаментов в отношении состояния груза, подобные гарантийные письма в большинстве случаев будут считаться недействительными как противоречащие общественному порядку («ordre public»). ММК указал, что пункты 2, 3 и 4 могут считаться юридическим признанием гарантийных писем, в то время как Венгрия и МСМС отметили, что эти положения будут приводить к большому числу судебных тяжб. Венгрия также отметила, что конвенция не может устранить претензии грузоотправителей, основанные на предоставляемых другими международными нормами гарантиях, направленных на то, чтобы перевозчик выдал «чистый» коносамент.

3. Советский Союз и Япония предложили опустить пункты 3 и 4 статьи 17. По мнению Японии, эти два пункта противоречат утвердившейся торговой практике в отношении гарантийных писем и еще более затруднили бы получение грузоотправителями средств с помощью документарных аккредитивов. Советский Союз предложил решать вопросы, затрагиваемые в пункте 3 статьи 17, на основе национального права, а вопросы, затрагиваемые в пункте 4,— на основании общего правила статьи 8 об утрате перевозчиком права на ограничение ответственности.

Исключение слов «включая любого грузополучателя»

4. Франция и МАС предложили опустить слова «включая любого грузополучателя» в пунктах 2, 3 и 4 статьи 17 [57].

Статья 17, пункт 1

5. Канада отметила, что взаимосвязь между этим пунктом и пунктом 1 статьи 16, касающимся оговорок перевозчика, вносимых в коносамент, требует уточнения. По мнению Канады, целью пункта 1 статьи 17 является регулирование отношений между перевозчиком и грузоотправителем, в то время как пункт 1 статьи 16 касается отношений между перевозчиком и держателем коносамента.

Предложения редакционного характера

6. Предложения редакционного характера были сделаны Соединенным Королевством в отношении английского текста и ЦБМЖП в отношении французского текста пункта 1 статьи 17.

Статья 17, пункт 2

Предложения редакционного характера

7. Предложения редакционного характера, касающиеся только французского текста пункта 2 статьи 17, были сделаны Францией и ЦБМЖП.

Статья 17, пункт 3

8. Белорусская ССР, Соединенные Штаты, Советский Союз, Япония, ММК, МПС и МАС предложили опустить этот пункт.

9. В поддержку исключения этого пункта были приведены следующие основания:

a) вопрос об установлении отношений между перевозчиком и грузоотправителем, выдающим гарантийное письмо перевозчику, должен решаться применимым национальным правом (Белорусская ССР, Соединенные Штаты, Советский Союз и МАС);

b) положения пункта 3 несправедливы и нежелательны, поскольку они ставят грузоотправителя, явившегося инициатором обмана третьего лица, держащего коносамент, в лучшее положение, нежели перевозчика (ММК и МАС); кроме того, когда перевозчик выдает «чистый» коносамент на основе гарантийного письма грузоотправителя, можно предположить, что это, как правило, делается с намерением обмануть

[57] Франция и МАС также предложили опустить слова «включая любого грузополучателя» из текста пункта 3 *b* статьи 16. Основания, приведенные Францией в поддержку ее предложения опустить эти слова, см. в пункте 10, выше, обсуждение пункта 3 статьи 16.

третье лицо, являющееся держателем коносамента, с тем чтобы в соответствии с положениями этого пункта гарантийные письма не имели силы в отношении грузоотправителей (МАС);

c) этот пункт не предусматривает удовлетворительной защиты грузополучателя от совместных обманных действий грузоотправителя и перевозчика (Соединенные Штаты);

d) этот пункт противоречит хорошо утвердившейся коммерческой практике и может породить проблемы для грузоотправителя, стремящегося добиться финансирования с помощью документарного аккредитива (Япония).

Статья 17, пункт 4

10. Белорусская ССР, Советский Союз, Япония, МПС и МАС предложили опустить этот пункт.

11. По мнению Белорусской ССР, Советского Союза, МПС и МАС, особый случай, затрагиваемый в этом пункте, уже должным образом регулируется общим правилом статьи 8 относительно утраты перевозчиком права на ограничение его ответственности в соответствии с конвенцией. МПС отметила, что единственный случай, который охватывается пунктом 4 статьи 17 и не охватывается статьей 8, связан с положением, когда перевозчик является невинной жертвой своего нечестного служащего.

12. Япония отметила, что пункты 3 и 4 статьи 17 противоречат утвердившейся коммерческой практике и создадут трудности для грузоотправителей, желающих получить кредит.

Предложение редакционного характера

13. ЦБМЖП сделало предложение редакционного характера, касающееся только французского текста пункта 4 статьи 17.

Статья 18. Другие документы, помимо коносамента

1. Германская Демократическая Республика предложила применять положения этой статьи лишь к случаю, когда другой документ, помимо коносамента, выдается по *просьбе грузоотправителя*, и предложила изменить формулировку этого пункта следующим образом:

«Когда перевозчик по просьбе грузоотправителя выдает документ, помимо коносамента, такой документ является доказательством prima facie принятия перевозчиком грузов, описанных в нем».

2. Германская Демократическая Республика также предложила, для того чтобы учесть тенденции развития международного транспорта, дополнить эту статью следующими положениями, охватывающими правовые последствия других документов, помимо коносамента:

«*a*) Перевозчик обязан доставить груз грузополучателю, указанному в этом документе, в порт назначения.

b) Грузоотправитель сохраняет право распоряжения грузом до тех пор, пока он не доставлен в порт назначения, если только он не передал это право заранее в письменном виде и без каких-либо оговорок грузополучателю или какому-либо третьему лицу и не информировал перевозчика о такой передаче.

c) Если в таком документе содержится ссылка на условия перевозки, то они имеют силу, если о них сообщено или уведомлено каким-либо другим образом».

3. Канада предложила опустить эту статью, поскольку:

a) она создает неопределенность в отношении действительности предусмотренных в ней «других документов» и их статуса по отношению к конвенции;

b) вопрос, затрагиваемый в этой статье, уже надлежащим образом освещен в пункте 3 статьи 23.

4. МПС предложила в случае если пункт 2 статьи 4 проекта конвенции не будет изменен в соответствии с ее предложением [58], изменить формулировку статьи 18 следующим образом:

«Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий получение груза по договору перевозки, то такой документ является доказательством prima facie принятия перевозчиком под свою охрану на территории порта грузов, описанных в нем».

5. МАС отметила, что выдача документа, подтверждающего заключение договора перевозки, и принятие перевозчиком груза в соответствии с таким договором представляют собой два отдельных акта и что заключение договора само по себе не является доказательством принятия груза. Поэтому она предложила ограничить сферу применения этой статьи случаями, когда выданный документ подтверждает не только договор перевозки, но и принятие груза перевозчиком, и предложила следующий измененный текст:

«Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки и *получение или принятие груза*, такой документ является доказательством prima facie принятия перевозчиком грузов, описанных в нем».

ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке

Статья 19, пункт 1

1. Канада и Финляндия выдвинули возражения в отношении требования, в соответствии с которым, для того чтобы пользоваться опровержимой презумпцией, изложенной в этом пункте,

[58] Предложенную МПС поправку к пункту 2 статьи 4 см. в пункте 8, выше, обсуждение пункта 2 статьи 4.

грузополучатель должен представить перевозчику уведомление в письменной форме о потерях или повреждениях «не позднее момента передачи груза грузополучателю». Финляндия придерживается мнения, что данный период времени может оказаться слишком коротким для того, чтобы надлежащим образом защищать интересы грузополучателей.

2. Канада предложила изменить текст пункта 1 статьи 19 таким образом, чтобы разъяснить, что он применяется лишь в том случае, когда перевозчик сдал груз одним из способов, предусмотренных в пункте 2 статьи 4:

«Если уведомление о потерях или повреждениях, с указанием общего характера таких потерь или повреждений, не представляется грузополучателем или другим лицом, уполномоченным на получение груза, перевозчику, его служащим или агентам во время, когда перевозчик, его служащие или агенты передают груз, как это предусмотрено в пункте 2 статьи 4, такая передача является доказательством prima facie состояния грузов, как оно описано в коносаменте».

3. Франция предложила исключить выражение «если таковой имеется», содержащееся в конце текста этого пункта, поскольку презумпция, касающаяся состояния груза, когда он принят перевозчиком в свое ведение, может иметь место лишь в том случае, если действительно был выдан какой-либо транспортный документ, содержащий описание груза.

Статья 19, пункт 2

4. Белорусская ССР, Советский Союз, Украинская ССР и Фиджи выразили свое несогласие с использованием выражения «совершение доставки» для определения начала срока, в течение которого грузополучатель обязан направить перевозчику письменное уведомление о скрытых потерях или повреждениях.

5. Белорусская ССР, Советский Союз и Украинская ССР отметили, что в пункте 5 статьи 19 начало течения срока направления уведомления, а в пункте 1 статьи 19 окончание этого срока определены с помощью слова «передача» груза грузополучателю. Поэтому они предложили заменить в пункте 2 статьи 19 слова «после совершения доставки» словами «после передачи груза грузополучателю».

6. Фиджи предложило уточнить пункт 2 статьи 19, с тем чтобы ясно показать, что, как правило, письменное уведомление, требуемое в соответствии с этим пунктом, должно представляться грузополучателем в течение 10 дней после принятия им груза от перевозчика. Фиджи отметило, что единственным исключением из этого правила должен быть случай, когда в соответствии с пунктом 2 *с* статьи 4 перевозчик передал груз портовому органу или другой третьей стороне.

7. Финляндия выразила мнение, что установленный в пункте 2 статьи 19 10-дневный срок для направления письменного уведомления может оказаться слишком коротким для защиты надлежащим образом интересов грузополучателей.

8. МАС предложила во избежание возможной двусмысленности добавить положение, разъясняющее, что в этом пункте слово «дней» означает «последующих дней».

9. Канада заявила, что положения пункта 2 статьи 19 приемлемы.

Статья 19, пункт 3

10. Канада заявила, что положения пункта 3 статьи 19 приемлемы.

Статья 19, пункт 4

11. Канада заявила, что положения пункта 4 статьи 19 приемлемы.

Статья 19, пункт 5

12. Канада и Финляндия одобрили содержащееся в этом пункте положение, обусловливающее обязанность перевозчика выплачивать компенсацию за задержку в доставке груза направлением грузополучателем письменного уведомления перевозчику «в течение 21 дня со времени передачи груза грузополучателю».

13. МПС, которая выступила против возложения в соответствии с проектом конвенции ответственности на перевозчика за задержку в доставке [59], предложила добавить в конец текста пункта 5 выражение «служащим или агентам», если такая ответственность будет сохранена.

14. МАС предложила во избежание возможной двусмысленности добавить положение, разъясняющее, что в этом пункте слово «дня» означает «последующего дня».

Статья 19, пункт 6

15. Канада предложила исключить текст этого пункта, с тем чтобы избежать возникновения какого-либо несоответствия с положениями, содержащимися в пунктах 1—5 статьи 19.

16. Белорусская ССР и Советский Союз предложили изменить текст пункта 6 статьи 19 таким образом, чтобы положение относительно своевременного направления грузополучателем письменного уведомления перевозчику по договору в равной степени касалось и фактического перевозчика, который осуществил часть перевозки.

---

[59] Точку зрения МПС в отношении возложения на перевозчика ответственности за задержку в доставке см. в пунктах 13 и 14, выше, обсуждение статьи 5 в целом.

Статья 20. Исковая давность

Статья в целом

Характер исков, которые должны охватываться положениями об исковой давности

1. Соединенные Штаты предложили, чтобы содержащиеся в этой статье положения об исковой давности применялись лишь по отношению к искам к перевозчику, связанным с потерями или повреждениями груза, и не применялись к искам, основания которых не связаны с перевозкой, поскольку эти иски выходят за пределы сферы применения данной конвенции и должны регулироваться применимым внутригосударственным правом.

2. Соединенное Королевство предложило, чтобы положения об исковой давности, содержащиеся в этой статье, не применялись в целях отклонения встречного иска грузовладельца к перевозчику, когда первый стремится получить от последнего освобождение от обязанности (которая возникла бы при отсутствии такого освобождения) сделать взнос по общей аварии в отношении потерь, явившихся результатом вины перевозчика [60].

3. Япония предложила расширить положения об исковой давности, содержащиеся в этой статье, с тем чтобы охватить иски к перевозчику за неправильную поставку груза, осуществленную добросовестно в соответствии с гарантийным письмом, выданным банком.

Предложение редакционного характера

4. Соединенные Штаты предложили изучить тексты статей 20—22, с тем чтобы ликвидировать возможные несоответствия в употреблении содержащихся в них терминов.

Статья 20, пункт 1

Продолжительность срока исковой давности

5. Канада, Нидерланды, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты, Франция, Япония, ММК, МПС, МАС и ЦБМЖП предложили установить в этом пункте одногодичный срок исковой давности. Были приведены следующие основания:

a) если в каком-либо особом случае возникнет необходимость увеличить одногодичный срок, например в целях продолжения переговоров между сторонами по урегулированию их спора, то в соответствии с положениями пункта 3 этот срок может быть увеличен (ММК, МАС и ЦБМЖП);

b) одногодичный срок, который в настоящее время действует в соответствии с пунктом 6 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года, не вызывал каких-либо затруднений (Франция и ММК);

c) одногодичный срок будет содействовать скорейшему разрешению споров, что является желательным в торговых отношениях (Франция и МПС);

d) одногодичный срок предоставляет грузовладельцам достаточно времени либо для достижения урегулирования спора с перевозчиком, либо для того, чтобы начать судебное или арбитражное разбирательство против него (МАС);

e) принятие одногодичного срока приведет данную конвенцию в соответствие с конвенциями СМР и СИМ в отношении срока исковой давности (МПС и ЦБМЖП);

f) принятие срока исковой давности, превышающего один год, не создаст гарантии того, что лицо, имеющее претензию, предъявит иск в течение такого более длительного срока (ММК).

6. Австрия, Венгрия, Мексика, Нигер, Сьерра Леоне и Швеция [61] предложили установить в этом пункте двухгодичный срок исковой давности. Были приведены следующие основания:

a) двухгодичный период предоставляет бóльшую защиту интересов грузовладельцев (Мексика);

b) опыт применения одногодичного срока, который в настоящее время действует в соответствии с пунктом 6 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года, показал, что одногодичный срок зачастую является слишком коротким для ведения переговоров и начала судебного разбирательства (Швеция);

c) хотя в соответствии с пунктом 3 одногодичный срок может быть увеличен, грузовладельцы и их страховщики иногда сталкивались с затруднениями, добиваясь увеличения этого срока таким путем, какой предусматривается в этом пункте (Швеция);

d) нынешнее решение об установлении одногодичного срока наряду с возможностью увеличения этого срока является неудовлетворительным, поскольку в национальном законодательстве разных стран, касающемся вероятности такого увеличения и видов допустимых увеличений, существуют различия (Венгрия);

e) принятие двухгодичного срока привело бы данный проект конвенции в соответствие с Варшавской конвенцией 1929 года в отношении срока исковой давности. Срок исковой давности, установленный Варшавской конвенцией, в данном случае особенно важен вследствие некоторых одинаковых черт морской перевозки грузов и воздушной перевозки грузов, например расстояния перевозок (Венгрия);

[60] Это предложение включено в новый текст, предложенный Соединенным Королевством для статьи 24. Этот новый текст приводится ниже, см. обсуждение этой статьи в пункте 3.

[61] Данная точка зрения Швеции была поставлена в зависимость от ее дальнейшего предложения, приведенного в пункте 7, ниже, относительно положений, касающихся исковой давности.

f) в соответствии с подпунктом *b* этого пункта течение срока исковой давности может начаться на девяностый день после заключения договора. Поскольку договор может быть заключен задолго до начала осуществления самой перевозки, двухгодичный срок исковой давности был бы более удовлетворительным, чем одногодичный срок (Австрия).

7. Швеция отметила, что ограниченные последствия ненаправления уведомления о потерях или повреждениях в соответствии с пунктом 1 статьи 19 данного проекта конвенции иногда приводят к злоупотреблениям со стороны грузовладельцев, которые не информируют перевозчиков об исках почти до момента истечения срока исковой давности. Соответственно Швеция предложила, чтобы принятие двухгодичного срока исковой давности было обусловлено положением, требующим от грузовладельцев информировать перевозчиков о своих исках в течение более короткого срока, чем два года, для того чтобы они сохраняли свое право на иск.

8. Нигерия предложила принять двухгодичный срок исковой давности для начала арбитражного разбирательства.

Подпункты a *и* b

9. Канада указала, что она предпочитает формулировку пункта 6 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года формулировке подпунктов *a* и *b* пункта 1. Однако она отметила, что подпункт *b*, вероятно, охватывает вид исков, не охваченных пунктом 6 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года, например, в случае невыполнения перевозчиком договора перевозки вследствие неустановления им контроля над грузом.

10. Австрия указала, что, хотя путем принятия подпункта *b* намеревались охватить и случай полной потери груза, не совсем ясно, каким образом слова «или, если он не сделал этого, подписания договора» могут быть применены в отношении полной потери груза. Австрия отметила, что если перевозчик не принял груз, то не может быть и полной потери этого груза.

11. Соединенное Королевство отметило, что при обстоятельствах, предусмотренных подпунктом *b*, истец будет испытывать нехватку времени в том случае, когда судно задержано на более длительный срок, чем срок исковой давности, а груз был потерян уже после освобождения судна.

Статья 20, пункт 3

12. Белорусская ССР и Советский Союз предложили сформулировать текст этого пункта по образцу текста пункта 2 статьи 22 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров 1974 года [62].

13. ММК одобрил включение положения, предоставляющего сторонам возможность продлить срок исковой давности путем соглашения.

Статья 20, пункт 4

14. Канада предложила исключить текст этого пункта в соответствии с ее предложениями об исключении пункта 2 статьи 1 [63] и статьи 10 [64].

Статья 20, пункт 5

15. Австрия предложила исключить этот пункт по следующим причинам:

a) содержащееся во второй фразе этого пункта правило, устанавливающее минимальный срок, в течение которого может быть предъявлен иск о возмещении ущерба, может вступить в противоречие с обязательствами, принятыми на себя каким-либо государством по другим международным конвенциям. Поэтому вторая фраза должна быть исключена;

b) если вторая фраза будет исключена, то первая фраза будет представлять собой лишь трюизм.

16. ММК одобрил установленный в соответствии с этим пунктом минимальный срок для предъявления иска о возмещении ущерба.

Статья 21. Юрисдикция

Статья в целом

Предложения об исключении текста статьи 21

1. Белорусская ССР, Советский Союз и Украинская ССР предложили исключить статью 21, поскольку, по их мнению, вопросы юрисдикции должны разрешаться в соответствии с нормами внутригосударственного права. Советский Союз указал, что статья 21 порождает неопределенность для ответчиков, предоставляя истцам целый ряд вариантов выбора суда, и что ее положения могут нарушать некоторые соглашения между государствами, касающиеся юрисдикции относительно споров, которые затрагивают организации в этих государствах.

2. МАС предложила исключить статью 21, с тем чтобы сохранить длительную международную практику разрешения проблем юрисдикции на основе соглашения между сторонами, касающегося выбора надлежащего суда. МАС указала, что в соответствии с пунктом 1 истцу предоставляется право одностороннего выбора любого суда из четырех, даже в тех случаях, когда стороны заранее пришли к соглашению относительно выбора какого-либо конкретного суда.

3. С другой стороны, Канада выразила свою поддержку права выбора, предоставляемого

[62] A/CONF.63/15. В пункте 2 статьи 22 этой Конвенции говорится следующее: «Должник может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления кредитору. Такое заявление может быть возобновлено».

[63] Предложение Канады об исключении текста пункта 2 статьи 1 см. в пункте 12, выше, обсуждение пункта 2 статьи 1.

[64] Предложение Канады об исключении текста статьи 10 см. в пункте 3 *a*, выше, обсуждение статьи 10.

истцам в соответствии с этой статьей, и указала, что эта статья удовлетворительным образом разрешит многие споры относительно юрисдикции, находящиеся на рассмотрении различных национальных судов.

Возражение против ограничения юрисдикции договаривающимися государствами

4. Финляндия и Швеция предложили не ограничивать юрисдикцию «договаривающимися государствами». Они указали, что такое ограничение породит проблемы тогда, когда данной конвенцией будет связано лишь небольшое число государств, например сразу же после вступления ее в силу. Швеция также отметила, что если иск предъявляется в недоговаривающемся государстве, то это государство может пренебречь положениями статьи 21, в особенности в том случае, если договор перевозки имеет какую-либо ясную связь с этим государством. Соответственно Швеция предложила исключить слово «договаривающееся» там, где оно стоит перед словом «государство», то есть в пунктах 1, 2 *a* и 3 статьи 21.

Предлагаемое добавление к статье 21

5. Австрия предложила рассмотреть вопрос о возможном добавлении к статье 21 положений, касающихся признания и обеспечения исполнения решений, выносимых судами в договаривающихся государствах, имеющих юрисдикцию по условиям этой статьи.

Предложение редакционного характера

6. Соединенные Штаты предложили согласовать терминологию, используемую в статьях 20, 21 и 22.

Статья 21, пункт 1

Предоставлять истцу право выбора лишь в том случае, если в договоре перевозки не указан компетентный суд

7. Германская Демократическая Республика заявила, что, вообще говоря, юрисдикция в отношении споров, возникающих из договора перевозки, должна быть предоставлена либо суду, указанному в этом договоре, либо суду, имеющему юрисдикцию в отношении данного спора в соответствии с соглашением между теми государствами, где стороны имеют свое местопребывание или предприятие. В тех случаях, когда это общее правило не применяется, Германская Демократическая Республика предложила предоставить истцу право выбрать суд в порту погрузки, в порту разгрузки или в месте нахождения основного предприятия перевозчика.

8. В качестве менее предпочтительной альтернативы исключению статьи 21 Белорусская ССР и Советский Союз предложили, чтобы возможные варианты выбора истцом суда, перечисленные в подпунктах *a* — *d* статьи 21, применялись лишь в том случае, если в договоре перевозки не указан компетентный суд.

Ограничить право выбора, предоставленное истцу

9. МПС предложила исключить подпункты *b*, *c* и *d* пункта 1 или по меньшей мере два из этих подпунктов, поскольку их сохранение может поставить ответчиков в неопределенное положение и привести к поискам наиболее выгодного суда.

Предложения, касающиеся начальной части пункта 1

10. Нидерланды предложили заменить слова «при судебной тяжбе, возникающей из договора перевозки» словами «при судебной тяжбе, возникающей на основании настоящей Конвенции», с тем чтобы разъяснить, что в данном случае не охватываются споры, касающиеся фрахтовых ставок.

11. Япония предложила дополнить пункт 1 положением, устанавливающим, что, когда истец уполномочивается «предъявить иск в договаривающемся государстве», то данный иск должен предъявляться в суде, имеющем юрисдикцию в отношении места, описанного в применимом подпункте пункта 1, согласно процессуальному праву соответствующего государства.

Предложения, касающиеся отдельных подпунктов

12. Бельгия и МАС указали, что сохранение подпункта 1 *b* может привести к предъявлению исков в судах, которые находятся на большом расстоянии от портов погрузки и разгрузки или от места нахождения основного предприятия перевозчика. Бельгия, ссылаясь на возможность того, что в соответствии с подпунктом 1 *b* перевозчику, заключившему договор перевозки через агента, может быть предъявлен иск в таком месте, где он лишь имеет такого агента и вследствие этого не может надлежащим образом защищать свои интересы, предложила изменить текст подпункта 1 *b* и сформулировать его по образцу статьи 17 Афинской конвенции 1974 года [65].

13. Соединенные Штаты предложили следующий новый текст подпункта 1 *e*: «такое дополнительное место, которое может быть указано для этой цели в договоре перевозки».

Статья 21, пункт 2

Предложения об исключении пункта 2 [66]

14. Нидерланды предложили исключить этот пункт на том основании, что в нем затрагива-

[65] В соответствующем положении пункта 1 *b* статьи 17 Афинской конвенции 1974 года говорится: «В суде Государства, где был заключен договор перевозки, если ответчик имеет свою контору в этом Государстве и подпадает под его юрисдикцию».

[66] Можно напомнить, что некоторые правительства и организации предложили исключить статью 21; см. в пунктах 1—2, выше, обсуждение статьи 21 в целом.

ются вопросы процессуального права, которые должны разрешаться национальным законодательством.

15. МАС указала, что сохранение пункта 2 может создать трудности как в тех государствах, которые признали суверенный иммунитет государственных судов, так и в тех государствах, национальное законодательство которых не допускает предъявления вещных исков.

Сфера применения пункта 2

16. Соединенное Королевство предложило расширить сферу применения этого пункта, с тем чтобы наделить соответствующей юрисдикцией также и тот суд договаривающегося государства, который может в законном порядке наложить арест на любое судно, однотипное перевозящему судну.

17. Канада и Соединенное Королевство выразили сомнение относительно того, правильно ли описывать суды, имеющие юрисдикцию в соответствии с первой фразой подпункта 2 *a*, как «суды любого порта договаривающегося государства». Они отметили, что национальные суды не всегда наделяются юрисдикцией, ограниченной определенным районом в пределах данного государства, и что в любом случае юрисдикция судов крайне редко ограничивается районом какого-либо порта. Канада предложила изменить формулировку подпункта 2 *a* таким образом, чтобы предусмотреть в ней, что любой суд договаривающегося государства, который в законном порядке наложил арест на перевозящее судно, тем самым приобрел юрисдикцию. По той же причине Соединенное Королевство предложило заменить вышеупомянутое описание выражением «в судах договаривающегося государства, в любом порту которого...».

18. Советский Союз указал, что если пункт 2 статьи 21 будет сохранен, то следует уточнить, что суда, принадлежащие государству, исключаются из сферы применения данного пункта.

Исключить положение подпункта 2 а, касающееся обязательного переноса исков

19. Бельгия и Федеративная Республика Германии предложили исключить второе предложение подпункта 2 *a*, касающееся вопросов обязательного переноса исков, которые были предъявлены вследствие законного ареста перевозящего судна, по просьбе ответчика, при условии, что будут соблюдены специальные требования. Они отметили, что это положение может вступить в противоречие со статьей 7 Брюссельской конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда, которая не предоставляет ответчикам права переноса такого иска в другой суд. Федеративная Республика Германии также указала, что вследствие различий, имеющихся во внутригосударственном процессуальном праве различных государств, перенос исков, предъявленных в одном государстве, в другое государство практически неосуществим.

Другие замечания относительно положения подпункта 2 а, касающегося обязательного переноса исков

20. Австрия указала, что содержащееся во второй фразе подпункта 2 *a* положение, вынуждающее истца перенести иск, надлежащим образом предъявленный вследствие законного ареста перевозящего груз судна, по просьбе ответчика, если ответчик представил достаточные гарантии, в некоторых государствах может вызвать трудности процессуального характера.

21. Финляндия предложила включить положения, разъясняющие метод, которому должны следовать истцы при переносе исков, и воздействие таких переносов на срок исковой давности.

Предложение редакционного характера

22. ЦБМЖП внесло предложение редакционного характера, касающееся только французского текста подпункта 2 *b*.

Статья 21, пункт 3

Изменения формулировки первой фразы

23. Нидерланды предложили заменить слова «никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки» словами «никакого судебного производства, возникающего на основании настоящей Конвенции», с тем чтобы разъяснить, что в данном случае не охватываются споры, касающиеся фрахтовых ставок.

24. Соединенные Штаты предложили изменить выражение «в пунктах 1 и 2 настоящей статьи» следующим образом: «в пункте 1 или 2 настоящей статьи». Соединенные Штаты указали, что нынешняя формулировка имеет своим результатом непреднамеренное ограничение применимости данного положения к случаям, когда перевозящее судно было арестовано в законном порядке.

Правило о возможных мерах предварительного или обеспечительного характера

25. Филиппины предложили исключить из пункта 3 вторую фразу, касающуюся возможных мер предварительного или обеспечительного характера, принимаемых судами, отличными от судов, имеющих юрисдикцию в отношении данного иска в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи. Филиппины указали, что данное положение может иметь своим результатом принятие противоречивых постановлений судами разных договаривающихся государств.

26. Канада, отметив, что она не возражает против дополнительных мер обеспечительного характера, предоставляемых истцам согласно второй фразе пункта 3, указала, что сфера применения «мер предварительного или обеспечи-

тельного характера», указанных в нем, неясна и что это положение может противоречить пункту 4 статьи 21, который призван устранить случаи многократного предъявления исков между теми же сторонами и на тех же основаниях.

Статья 21, пункт 4

27. Канада предложила исключить этот пункт, поскольку он касается вопросов, которые должны разрешаться в соответствии с применимым внутригосударственным правом. Кроме того, данный пункт может создать затруднения для истцов, если какой-либо юрисдикции будет невозможно получить достаточное обеспечение.

28. Соединенные Штаты предложили заменить слова «пунктами 1 и 2 настоящей статьи», содержащиеся в подпункте 4 *a*, словами «пунктом 1 или 2 настоящей статьи». Соединенные Штаты указали, что настоящая формулировка имеет своим результатом непреднамеренное ограничение применимости подпункта 4 *a* к случаям, когда перевозящее судно арестовано в законном порядке.

Статья 21, пункт 5

29. Канада предложила исключить этот пункт, поскольку он касается вопросов, которые должны разрешаться на основе применимого внутригосударственного права. Канада указала, что применять это положение может оказаться невозможным вследствие существования национальных законов о юрисдикции, которые не допускают каких-либо изменений по соглашению сторон.

Статья 22. Арбитражное разбирательство

Статья в целом

1. Белорусская ССР, Советский Союз, Украинская ССР и МАС предложили исключить эту статью [67]. Они указали, что пункт 1 предоставляет истцу чрезмерное число вариантов выбора места, в котором он может начать арбитражное разбирательство. Поэтому сохранение этой статьи будет иметь своим результатом снижение числа случаев использования арбитражных оговорок в коносаментах и арбитражного разбирательства для разрешения споров, касающихся морской перевозки грузов. Такое снижение было бы нежелательно, поскольку арбитражное разбирательство является более простым, более быстрым и менее дорогостоящим, чем судебное разбирательство.

2. В качестве альтернативы исключению настоящей статьи Советский Союз и Украинская ССР предложили изменить статью таким образом, чтобы предусмотреть в ней, что предоставляемое истцу право выбора в отношении места проведения арбитража будет зависеть от любых условий, содержащихся в арбитражной оговорке или соглашении, включенном в договор перевозки.

3. Канада указала, что эта статья является приемлемой, однако она должна быть дополнена положениями, касающимися следующих вопросов:

a) означает ли обращение в суд абсолютный отказ от права на арбитражное разбирательство; и

b) допускается ли обращение в суд в целях получения обеспечения до начала арбитражного разбирательства.

Предоставлять истцу право выбора лишь в том случае, если в договоре перевозки не указано какое-либо место проведения арбитража

4. Германская Демократическая Республика предложила определять место, в котором может проводиться арбитражное разбирательство, в соответствии с ее предложениями об определении суда, в котором может проводиться судебное разбирательство, то есть это место должно быть указано в договоре перевозки или определено в соответствии с соглашением между теми государствами, в которых стороны имеют свое местожительство или свое основное предприятие. Там, где не применяется вышеуказанное общее правило, истцу следует предоставлять право выбирать между портом погрузки, портом разгрузки и местонахождением основного предприятия перевозчика.

Статья 22, пункт 2

5. Бельгия отметила, что подпункт *a* iii может привести к арбитражному разбирательству, проводимому на большом расстоянии от портов погрузки и разгрузки или от местонахождения основного предприятия перевозчика. Бельгия сослалась на возможность того, что в соответствии с подпунктом *a* iii перевозчик, который заключил договор перевозки через агента, может быть вынужден прибегать к арбитражу в том месте, где он имеет лишь этого агента и вследствие этого не может надлежащим образом защищать свои интересы. Бельгия предложила сформулировать текст подпункта *a* iii по образцу статьи 17 Афинской конвенции 1974 года [68].

6. Соединенные Штаты предложили изменить формулировку подпункта *b* следующим образом:

«любое *дополнительное* место, *которое может быть* указано для этой *цели* в арбитражной оговорке или соглашении».

Статья 22, пункт 4

7. Сьерра Леоне предложила исключить этот пункт на том основании, что эта конвенция не

[67] Советский Союз и МАС отметили, что некоторые их замечания относительно статьи 21 также касаются статьи 22.

[68] Соответствующие положения пункта 1 *d* статьи 17 этой Конвенции воспроизводятся выше. См. обсуждение статьи 21 в пункте 12, сноска 65.

должна препятствовать заключению сторонами, до возникновения спора, соглашения об арбитражной процедуре.

Предложение редакционного характера

8. Соединенные Штаты предложили согласовать терминологию, используемую в статьях 20, 21 и 22.

ЧАСТЬ VI. ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 23. Договорные условия

Статья 23, пункт 1

1. Сьерра Леоне предложила исключить этот пункт, поскольку сторонам договора перевозки должно быть разрешено исключать по соглашению между собой некоторые или все положения конвенции[69].

2. Канада предложила исключить последнюю фразу этого пункта, касающуюся «оговорок, дающих перевозчику право на страховое возмещение». Она отметила, что опасно давать единственный пример для случаев, охватываемых общими положениями, содержащимися в первых двух фразах этого пункта.

3. Франция предложила заменить в первой фразе пункта 1 слова «любом другом документе, подтверждающем договор перевозки» словами «любом другом перевозочном документе», с тем чтобы избежать возможного дублирования терминов, используемых в этой фразе.

Статья 23, пункт 2

4. Канада заявила, что она не возражает против этого пункта, предполагая, что его сфера применения будет ограничена предоставлением перевозчику выгод, связанных с экономическими или коммерческими возможностями.

Статья 23, пункт 3

5. Япония и МПС придерживаются мнения, что в сохранении этого пункта нет необходимости, и поэтому они предложили его исключить. Однако Канада заявила, что она считает данный пункт приемлемым.

6. Сьерра Леоне предложила дополнить этот пункт положением, ясно устанавливающим, что конвенция применяется к коносаменту, в котором не делается ссылки на эту конвенцию и не содержатся положения, отступающие от положений конвенции.

Статья 23, пункт 4

7. Канада и Япония предложили исключить этот пункт. Япония указала, что его положения не будут иметь практического применения.

8. Канада указала, что вторая фраза этого пункта, предоставляющая истцу право на компенсацию издержек, понесенных им в связи с осуществлением его права в соответствии с пунктом 4, породит некоторые проблемы:

a) круг издержек, в отношении которых истцу предоставлено право на возмещение, неясен;

b) положение о том, что издержки «определяются в соответствии с законом суда, на рассмотрение которого передано дело», зачастую не будет иметь своим результатом возмещение издержек, поскольку в соответствии с целым рядом национальных законов судебные издержки не могут быть возмещены истцам, выигравшим дело;

c) данное положение, по-видимому, предусматривает случаи преднамеренного включения перевозчиками в коносамент оговорок, которые являются недействительными, предусматривая в то же время лишь ограниченную санкцию, которая действует только в том случае, если грузоотправитель или грузополучатель предъявляют иск в суде;

d) данное положение, по-видимому, нарушает право национальных судов выносить решение о судебных издержках.

По этим причинам Канада предложила опустить пункт 4.

Статья 24. Общая авария

1. Бельгия и Нидерланды предложили изменить формулировку этой статьи таким образом, чтобы она не противоречила правилу D Йорк-Антверпенских правил. Нидерланды предложили следующий новый текст:

«1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или внутригосударственного права в отношении общей аварии.

2. Правила настоящей Конвенции, относящиеся к ответственности перевозчика за потерю или повреждение груза, регулируют ответственность перевозчика за возмещение грузополучателю возможного взноса по общей аварии.

3. Положения предыдущего пункта не затрагивают обязательства сделать взнос по общей аварии в случае, если перевозчик не виновен в обстоятельствах, которые могут привести к убыткам или расходам».

2. Япония указала, что общим следствием применения второй фразы этой статьи и пункта 1 статьи 5 будет подрыв основного принципа общей аварии вследствие разрешения грузовладельцу получать от перевозчика возмещение взноса по общей аварии, происшедшей в результате навигационной ошибки. Поэтому Япония предложила пересмотреть вторую фразу этой статьи.

[69] Аналогичные предложения об исключении некоторых договоров из сферы применения Конвенции см. в пунктах 7—14, выше, обсуждение статьи 2.

3. Соединенное Королевство указало[70], что эта статья нуждается в изменениях по следующим причинам:

a) одним из методов, с помощью которого грузовладелец может отказаться сделать взнос по общей аварии, является использование такого «средства защиты по праву справедливости», как заявление о том, что перевозчик не может получать выгоду от причиненного им вреда за счет взноса по общей аварии, выплачиваемого грузовладельцем. Этот метод защиты интересов грузовладельца не отражен в нынешней формулировке статьи 24, и отсюда следует вывод, что он может быть исключен;

b) в этой статье не учитывается, что:

i) «положения договора перевозки или внутригосударственного права в отношении общей аварии», к которым применима настоящая конвенция, относятся не к принципу общей аварии, а к составлению *диспаши;* и

ii) эти положения должны также применяться в отношении претензий по спасанию груза.

Соединенное Королевство предложило следующий новый текст:

«Общая авария и спасание на море

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или внутригосударственного права в отношении распределения убытков по общей аварии.

За исключением статей 6 и 20, правила настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за потери или повреждения груза, определяют также, может ли грузополучатель получить возмещение взноса по общей аварии или на расходы по спасанию или отказаться сделать такой взнос».

4. Соединенное Королевство также предложило, что, поскольку эта статья не содержит отступлений от положений конвенции, она должна быть изъята из части VI проекта конвенции («Отступления от положений Конвенции») и помещена в часть II («ответственность перевозчика») либо в качестве части статьи 5, либо, что предпочтительнее, в качестве отдельной статьи.

5. Канада указала, что:

a) Конвенция о морской перевозке грузов не должна уделять общей аварии большего внимания, чем то, которым она пользуется в частном праве, и что статья 24 страдает именно этим недостатком;

b) в своем нынешнем виде данная статья в недостаточной степени защищает интересы грузовладельца в отношении взноса по общей аварии в том случае, когда его груз не был поврежден или потерян, и, лишь предполагая, что перевозчик может нести ответственность за выплату возмещения грузовладельцу, эта статья ограничивает размер суммы, которую перевозчик должен будет возместить грузовладельцу;

c) хотя Канада придерживается мнения, что каких-либо затруднений в связи с нынешней формулировкой статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года[71] не возникает, включению второй фразы статьи 24, по-видимому, способствовало противоположное мнение.

Статья 25. Другие конвенции

Статья 25, пункт 1

1. Филиппины предложили исключить этот пункт, поскольку это государство считает, что настоящая конвенция должна регулировать только вопросы морской перевозки грузов. Соответственно, Филиппины предложили ограничить сферу применения этого пункта путем добавления в конце этого пункта слов «не противоречащих положениям настоящей Конвенции».

2. Канада выразила несогласие с положением этого пункта, в соответствии с которым конвенция ставится в подчиненное положение противоречащим положениям других международных конвенций, касающихся вопросов ограничения ответственности владельцев морских судов.

Предложение о внесении нового пункта 1-бис

3. Соединенное Королевство предложило дополнить статью 25 новым пунктом, предусматривающим, что по конвенции не будет возникать каких-либо обязательств в тех случаях, когда перевозка регулируется положениями Афинской конвенции 1974 года. Соединенное Королевство отметило, что последняя Конвенция применяется к сопровождаемому багажу пассажиров.

Статья 25, пункт 2

4. Канада заявила, что содержащиеся в этом пункте положения являются приемлемыми.

5. МПС предложила добавить к конвенциям, упоминаемым в подпунктах 2 *a* и 2 *b*, Брюссельскую конвенцию о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов 1971 года.

---

[70] Предложение Соединенного Королевства, касающееся воздействия положений об исковой давности (статья 20) на некоторые иски при общей аварии, приводится выше (см. обсуждение статьи 20 в пункте 2). Предложение Соединенного Королевства о том, что статья 6 не должна применяться к искам грузовладельцев в отношении взноса по общей аварии и расходов по спасанию, приводится выше (см. обсуждение статьи 6 в пункте 35). Новый текст статьи 24, предложенный Соединенным Королевством и содержащийся в пункте 3, также включает в себя вышеуказанные предложения по статьям 6 и 20.

[71] В соответствующей части статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года говорится следующее:

«Ничто в этих правилах не препятствует внесению в любой коносамент каких-либо законных положений, касающихся общей аварии».

6. Австрия предложила исключить содержащееся в подпункте 2 *b* выражение «при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как Парижская и Венская конвенции». Австрия указала, что вполне достаточно предусмотреть положение о том, что оператор ядерной установки несет ответственность в соответствии с применимым национальным законодательством, поскольку иногда невозможно провести сравнение, к которому призывает подпункт 2 *b*, и в любом случае положения национального законодательства всегда являются более благоприятными в отношении истца, чем положения данного проекта конвенции или международных конвенций, упоминаемых в пункте 2.

Предложение редакционного характера

7. Франция внесла предложение редакционного характера, касающееся только французского текста подпункта 2 *a*.

5. Доклад Генерального секретаря: проект конвенции о морской перевозке грузов; проект статей, касающихся выполнения конвенции, оговорок и других заключительных положений (A/CN.9/115) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	358
ПРОЕКТ СТАТЕЙ	358
Статья [ ]. Депозитарий	358
[Статья [ ]. Выполнение Конвенции]	359
Статья [ ]. Дата применения	359
Статья [ ]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение	359
Статья [ ]. Оговорки	359
Статья [ ]. Вступление в силу	360
Статья [ ]. Денонсация	361

ВВЕДЕНИЕ

1. На восьмой сессии (10—21 февраля 1975 года) Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок, на которой был принят текст проекта конвенции о морской перевозке грузов, Рабочая группа обратилась к Секретариату с просьбой подготовить проект заключительных положений для рассмотрения его Комиссией на ее девятой сессии. В ответ на эту просьбу подготовлен настоящий доклад.

2. Будет отмечено, что в статье «Вступление в силу» такое вступление ставится в зависимость от государств, имеющих обусловленный тоннаж морского торгового флота, которые становятся договаривающимися государствами, причем общий тоннаж флота любого договаривающегося государства устанавливается путем ссылки на некоторые статистические таблицы, содержащиеся в Регистре судов Ллойда. Секретариат сносился с Регистром судов Ллойда по вопросу о методе составления этих таблиц, их формата и даты опубликования Регистром, и получил следующую информацию:

a) статистические таблицы основываются главным образом на данных, занесенных в регистры судов и дополненных любыми опубликованными данными относительно небольших судов. Эти данные вводятся в вычислительную машину и ежедневно обновляются. Они собираются из всех надежных источников, включая правительственные органы, судовладельцев и судостроителей. Затем эти данные подвергаются изучению и оценке, с тем чтобы обеспечить их достоверность.

b) Регистр судов Ллойда не может быть уверенным в том, что категории торговых судов, содержащиеся в настоящее время в таблице 2, останутся теми же и в будущих выпусках этих таблиц, поскольку техническое развитие в области судостроения может вызвать определенные изменения. Однако в настоящее время не предвидится каких-либо радикальных изменений в этих категориях.

c) Регистр публикуется ежегодно в октябре и ноябре каждого года. Данные, содержащиеся в любом выпуске, приводятся по состоянию на 1 июля года опубликования.

ПРОЕКТ СТАТЕЙ

Статья [ ]. *Депозитарий*

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

* 1 марта 1976 года.

Статья [ ]. *Выполнение Конвенции* [1]

[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 [принятия, утверждения] 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].

2. Заявления, сделанные во время подписания, подлежат утверждению при ратификации [принятии или утверждении].

3. Заявления, сделанные в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, и утверждение заявлений, сделанное в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, должны быть сделаны в письменном виде и уведомления о них должны быть направлены депозитарию.

4. В заявлениях должны быть прямо указаны те территориальные единицы, к которым применяется настоящая Конвенция.

5. Заявления, сделанные в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, вступают в силу одновременно с вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства, за исключением заявлений, уведомление о которых депозитарий получил лишь после такого вступления в силу. Такие заявления вступают в силу в день получения депозитарием уведомления о них. Если в уведомлении о таких заявлениях указано, что они вступают в силу в день, указанный в таком уведомлении, и этот день приходится на более поздний срок, чем день получения такого уведомления депозитарием, то эти заявления вступают в силу в день, приходящийся на более поздний срок.

6. Если договаривающееся государство, указанное в пункте 1 настоящей статьи, не сделает заявления в момент подписания, ратификации [принятия, утверждения] или присоединения, Конвенция будет действовать во всех территориальных единицах этого государства.

Статья [ ]. *Дата применения*

Каждое договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам [перевозки], заключенным в день ее вступления в силу в отношении этого государства или позднее.

Статья [ ]. *Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение*

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до _____ * в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации [принятию или утверждению] подписавшими ее государствами.

3. После _____ * настоящая Конвенция открыта для присоединения всеми не подписавшими ее государствами.

4. Ратификационные грамоты, документы о [принятии, утверждении] присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья [ ]. *Оговорки*

1. Любое государство может во время подписания, ратификации [принятия, утверждения] или присоединения сделать одну или более из следующих оговорок:

a) ...

b) ...

2. К настоящей Конвенции не может быть сделано иных оговорок, кроме тех, которые содержатся в пункте 1 настоящей статьи.

3. Оговорки, сделанные во время подписания, подлежат утверждению при ратификации [принятии или утверждении].

4. Оговорки, сделанные в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, и утверждение оговорок, сделанное в соответствии с пунктом 3 этой статьи, должны быть в письменной форме и уведомление о них должно быть направлено депозитарию.

5. Оговорки вступают в силу одновременно с вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства.

6. Любое государство, сделавшее оговорку к настоящей Конвенции, может снять ее в любое время путем уведомления депозитария. Снятие оговорки вступает в силу в день получения депозитарием этого уведомления. Если в уведомлении указано, что снятие оговорки вступает в силу в день, указанный в таком уведомлении, и этот

---

[1] Эта статья сформулирована по образцу статьи 31 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров (Нью-Йорк, 1974 год). Однако в настоящее время Секретариату не известно о каком-либо государстве, имеющем две или более территориальные единицы, в которых в соответствии с его конституцией применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования проекта конвенции о морской перевозке грузов.

[2] Этот пункт сформулирован по образцу пункта 1 статьи 31 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров (Нью-Йорк, 1974 год) и слова «в соответствии с его конституцией», заключенные в квадратные скобки, содержатся в тексте последнего пункта. Однако Комиссия может пожелать рассмотреть вопрос о том, являются ли эти слова необходимыми для целей настоящей Конвенции.

* Будет включен один и тот же срок.

день приходится на более поздний срок, чем день получения такого уведомления депозитарием, то снятие оговорки вступает в силу в день, приходящийся на более поздний срок.

Статья [ ]. Вступление в силу

Альтернатива А

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты, по состоянию на которую не менее ... государств, общий тоннаж торгового флота которых составляет не менее ... процентов брутто-регистрового тоннажа мирового торгового флота, стали ее договаривающимися государствами в соответствии со статьей [ ][3].

Альтернатива В

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после даты, по состоянию на которую не менее ... государств, включая ... государств, общий тоннаж торгового флота каждого из которых составляет не менее ... брутто-регистровых тонн, стали ее договаривающимися государствами в соответствии со статьей [ ][4].

2. Для целей настоящей статьи тоннаж определяется по данным [содержащимся в Регистре судов Ллойда, статистические таблицы за 197__ год, таблица 1, в отношении мирового торгового флота] [содержащимся, в отношении любого договаривающегося государства, в самом последнем выпуске Регистра судов Ллойда, статистические таблицы, таблица 1, в отношении мирового торгового флота, опубликованном до наступления дня, когда это государство стало договаривающимся государством][5].

3. В отношении каждого государства, которое становится договаривающейся стороной настоящей Конвенции в течение одного года, указанного в пункте 1, или после его истечения, эта Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после передачи на хранение соответствующего документа от имени данного государства.

Альтернатива А

4. Любое государство, которое является стороной в Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе (Конвенция 1924 года), став договаривающимся государством в настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции, с тем чтобы Конвенция 1924 года прекратила свое действие в отношении данного государства одновременно с вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства. В период до дня передачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций последней ратификационной грамоты или документа о [принятии, утверждении] присоединении, требуемого в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи для вступления в силу настоящей Конвенции, для целей настоящего пункта любое государство может обратиться к правительству Бельгии с просьбой считать на-

---

[3] Это положение сформулировано на основе подхода, принятого в статье 49 Конвенции о кодексе поведения линейных конференций (Женева, 1974 год) и в статье 17 Международной конвенции по обмеру судов (Лондон, 1969 год).

[4] Это положение сформулировано на основе подхода, принятого в статье 13 Протокола о поправках к Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе (Брюссель, 23 февраля 1968 года); в статье 11 Международной конвенции относительно ограничения ответственности владельцев морских судов (Брюссель, 1957 год); и в статье XV Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб, наносимый загрязнением нефтью (Брюссель, 29 ноября 1969 года).

[5] 1) Это положение сформулировано на основе подхода, принятого в статье 49 Конвенции о кодексе поведения линейных конференций (Женева, 1974 год). В статье 49 (1) говорится следующее:

«1) Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с даты, на которую не менее 24 государств, общий тоннаж флота которых составляет по меньшей мере 25 процентов мирового тоннажа, стали ее Договаривающимися сторонами в соответствии со статьей 48. Для целей настоящей статьи учитывается тоннаж, указанный в Регистре судов Ллойда,— *статистические таблицы за 1973 год,* таблица 2 «Анализ мирового флота по основным типам», в отношении судов для перевозки генеральных грузов (включая грузопассажирские суда) и контейнеровозов (полностью ячеистых), исключая резервный флот Соединенных Штатов Америки и американский и канадский флот на Великих озерах».

Можно отметить, что статистические данные относительно тоннажа, взятые из Регистра судов Ллойда, статистические таблицы за 1973 год, таблица 2 «Анализ мирового флота по основным типам», наряду с объяснительной запиской, содержатся в докладе Конференции полномочных представителей по кодексу поведения линейных конференций (том II (TD/CODE/13/Add.1, часть 2). Ссылка на статистические данные, содержащиеся в документе TD/CODE/13/Add.1, часть 2, дается в сноске к статье 49 Конвенции о кодексе поведения линейных конференций.

2) Некоторые конвенции, в отношении которых в качестве депозитария выступает Генеральный секретарь Межправительственного морского комитета (например, статья 17 Международной конвенции по обмеру судов 1969 года), и некоторые морские конвенции МОТ (например, статья 15 Конвенции № 133 1970 года; Конвенция относительно помещений для экипажа на борту судов) содержат положения, ставящие вопрос о вступлении в силу в зависимость от договаривающихся государств, имеющих определенный тоннаж флота, но не указывают, каким образом такой тоннаж должен определяться. В ответ на запросы, сделанные Секретариатом, секретариаты ИМКО и МОТ указали, что в целях положений относительно вступления в силу тоннаж определяется путем ссылки на статистические данные, содержащиеся в Регистре судов Ллойда.

3) В ответ на обращенный к Регистру судов Ллойда запрос Секретариата относительно возможного использования его статистических таблиц в целях определения тоннажа Регистр судов Ллойда предложил рассмотреть вопрос об определении тоннажа флота какого-либо договаривающегося государства не путем ссылки на таблицу 1 («Мировой торговый флот»), а путем ссылки на таблицу 2 («Анализ мирового флота по основным типам»). Ссылка на таблицу 2 может быть уместной, если считать, что лишь тоннаж определенных типов торговых судов должен учитываться при подсчете тоннажа торгового флота какого-либо государства в целях положений, касающихся вопроса о вступлении в силу. Комиссия, возможно, пожелает рассмотреть это предложение.

правленное таким государством уведомление о его денонсации Конвенции 1924 года полученным в первый день месяца, следующего за этим днем.

5. По получении на хранение последней ратификационной грамоты или документа о [принятии, утверждении] или присоединении, требуемого в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи для вступления в силу настоящей Конвенции, депозитарий настоящей Конвенции сообщает правительству Бельгии как депозитарию Конвенции 1924 года дату приема на хранение такого документа и названия договаривающихся государств в этой Конвенции по состоянию на эту дату.

Альтернатива В

4. Любое государство, являющееся стороной Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Конвенция 1924 года), став договаривающимся государством в настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции заявлением о том, что эта денонсация вступает в силу с момента вступления в силу настоящей Конвенции в отношении данного государства.

5. После вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи депозитарий настоящей Конвенции уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о дате такого вступления в силу и о названиях договаривающихся государств, в отношении которых настоящая Конвенция вступила в силу.

6. Положения пункта 4 настоящей статьи применяются соответственно в отношении государств — участников подписанного 23 февраля 1968 года Протокола о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе.

Статья [ ]. *Денонсация*

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована любой договаривающейся стороной путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация вступает в силу по истечении [одного года] после получения депозитарием такого уведомления. Если в таком уведомлении указан более длительный период, то денонсация вступает в силу по истечении этого периода после получения депозитарием такого уведомления.

Совершено в _____ в одном экземпляре, английский, испанский, китайский, русский и французский тексты которого являются равно аутентичными.

V. ПОДГОТОВКА КАДРОВ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ

Записка Генерального секретаря: подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли (A/CN.9/121) *

1. В связи с восьмой сессией Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли в Женеве с 14 по 18 апреля 1975 года проводился международный Симпозиум по вопросу о роли университетов и исследовательских центров в преподавании, распространении и более широком признании права международной торговли.

2. В конце работы этого первого Симпозиума, проведенного в соответствии с программой Комиссии, касающейся подготовки кадров и оказания помощи в области права международной торговли, участники приняли резолюцию, которую они просили представить Комиссии. Текст этой резолюции помещен в приложении к настоящей записке.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Резолюции Симпозиума по праву международной торговли

Данный Симпозиум

1. *Выражает свою признательность* Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) за проделанную Комиссией и ее секретариатом работу по созыву Симпозиума, а также тем правительствам, которые сделали добровольные взносы на осуществление этой цели, в результате чего участники получили возможность прибыть в Женеву для наблюдения за работой Комиссии и для обсуждения роли университетов и исследовательских центров в преподавании, распространении и более широком признании права международной торговли;

2. *Выражает мнение,* что право международной торговли является необходимой дисциплиной для преподавания и исследовательской работы в университетах и исследовательских центрах, в то же время признавая, что существуют различия в связанных с этим потребностях и проблемах в тех странах, из которых прибыли участники;

3. *Выражает пожелание,* чтобы его участники имели возможность продолжить более детальное обсуждение этих потребностей и проблем и обмениваться поступающей информацией;

4. *Выражает надежду,* что ЮНСИТРАЛ будет содействовать и сотрудничать в достижении этих целей, предоставляя свои ресурсы и добрые услуги, с тем чтобы

a) завершить принятую ЮНСИТРАЛ программу работы по подготовке и распространению библиографий по праву международной торговли;

b) продолжать самое широкое распространение ее докладов и отчетов;

c) просить правительства — члены ЮНСИТРАЛ создать фонд для содействия преподаванию и исследованиям в области права международной торговли путем поощрения обмена учеными и оказания помощи и содействия такому обмену;

d) в целом служить центром обмена и связи между учеными, занимающимися преподаванием и исследованиями в области права международной торговли.

* 31 марта 1976 года.

VI. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Доклад Генерального секретаря: текущая деятельность международных организаций в области согласования и унификации права международной торговли (A/CN.9/119) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—4
I. ОРГАНЫ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ	5—41
A. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК)	5—16
B. Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Латинской Америки (ЭКЛА)	17—22
C. Международная организация гражданской авиации (ИКАО)	23—26
D. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)	27—39
E. Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО)	40
F. Международный валютный фонд (МВФ)	41
II. ДРУГИЕ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ	42—95
A. Афро-азиатский консультативно-правовой комитет (ААКПК)	42—51
B. Азиатский банк развития	52
C. Европейский совет	53—57
D. Комиссия европейских экономических сообществ (КЕЭС)	58—66
E. Совет Экономической Взаимопомощи (СЭВ)	67—72
F. Гаагская конференция по частному международному праву	73—83
G. Международный банк экономического сотрудничества (МБЭС)	84—85
H. Международный институт унификации частного права (МИУЧП)	86—95
III. МЕЖДУНАРОДНЫЕ НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ	96—111
A. Международная торговая палата (МТП)	96—108
B. Международная организация по стандартизации (МОС)	109
C. Международный союз морского страхования (МСМС)	110—111
	Стр.
ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ	377

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].

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), на шестой сессии в 1973 году (A/CN.9/82) *, на седьмой сессии в 1974 году (A/CN.9/94 и Add.1 и Add.2) ** и на ее восьмой сессии в 1975 году (A/CN.9/106) ***.

3. Настоящий доклад, подготовленный для девятой сессии Комиссии (1976 год), составлен на основании информации международных организаций относительно их текущей деятельности [2]. Во многих случаях в настоящий доклад включены сведения о ходе осуществления проектов, информационный материал о которых включен в предыдущие доклады [3]. 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.

4. Предметный указатель приводится в конце настоящего доклада.

---

* 23 марта 1976 года.

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 года, часть вторая, V.

** Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 года, часть вторая, V.

*** Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 года, часть вторая, V.

[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] Информация, полученная от некоторых международных организаций, не была включена в доклад, потому что она касалась деятельности, не имевшей отношения к работе ЮНСИТРАЛ.

[3] Информационный материал изложен в докладах, представленных четвертой (A/CN.9/59), пятой (A/CN.9/71), шестой (A/CN.9/82; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 го-

I. ОРГАНЫ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

A. ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ЕЭК)

Международная купля-продажа товаров

a) Общие условия купли-продажи, типовые договоры и стандартные коммерческие термины

5. В 1975 году Группа экспертов ЕЭК по международным договорам на поставку промышленной продукции провела свои восьмую и девятую сессии. В ходе обеих сессий эксперты сконцентрировали свое внимание на разработке проекта руководства по составлению договоров о промышленном сотрудничестве (см. пункт 10, ниже); они также отметили информацию, представленную некоторыми экспертами, заинтересованными в участии в представлении помощи Афро-азиатскому консультативно-правовому комитету (ААКПК), относительно консультативных услуг, которые они в неофициальном порядке предоставили секретариату ЕЭК, с тем чтобы дать последнему возможность разработать замечания по проекту типовых договоров и общих условий купли-продажи, разработанному ААКПК.

6. Можно напомнить, что, как видно из предыдущего доклада о работе ЕЭК (A/CN.9/106, пункт 5) *, ААКПК планирует проведение консультаций на основе этих проектов текстов и обратится с просьбой об участии к экспертам различных организаций, осуществляющих соответствующую деятельность. ААКПК также просил представить письменные замечания до окончания 1975 года.

7. В ходе восьмой и девятой сессий Группы экспертов участники из различных стран — членов ЕЭК проявили интерес к этой консультативной функции, которая будет способствовать более широкой популяризации общих условий ЕЭК и, возможно, более широкому их признанию, то есть осуществлению одной из целей Группы экспертов. Благодаря ее усилиям, и в особенности вкладу участников из Бельгии, Федеративной Республики Германии, Финляндии и Норвегии, секретариат ЕЭК получил возможность направить свои замечания в соответствии с обращенной к нему просьбой. Однако было решено, что детали проектов ААКПК не следует анализировать на этой стадии работы; секретариатом ЕЭК должны быть распространены лишь некоторые замечания общего характера вместе с заверениями заинтересованных экспертов в том, что они и впредь будут готовы оказать помощь, если это потребуется, в ходе дальнейшей работы ААКПК.

8. Группа экспертов по международной торговой практике в области сельскохозяйственных продуктов провела свои шестнадцатую и семнадцатую сессии в 1975 году и свою восемнадцатую сессию в январе 1976 года. Здесь уместно сослаться на пункт 6 документа A/CN.9/106, в котором воспроизводится перечень общих условий и правил экспертизы, разработанных данной Группой экспертов. На первой из этих сессий состоялось завершающее чтение общих условий купли-продажи и правил экспертизы сухих и сушеных фруктов (AGRI/WP.1/GE.7/53) перед их опубликованием.

9. На семнадцатой сессии началось второе чтение проекта арбитражного регламента [AGRI/WP.1/GE.7/R.9/Rev.1 и (сейчас) Rev.2] На этой сессии некоторые страны были представлены не только экспертами, знакомыми с повседневной торговлей соответствующими продуктами и имеющими практический опыт осуществления арбитража в своих соответствующих областях, но также и экспертами в области коммерческого арбитража. На этой сессии отмечалась соответствующая работа, проведенная в ЮНСИТРАЛ. Можно надеяться, что две сессии в 1976 году будут посвящены изучению проекта арбитражного регламента.

10. На восемнадцатой сессии в январе 1976 года была начата работа по согласованию аналогичных статей, содержащихся в трех проектах общих условий купли-продажи (для картофеля, сухих и сушеных фруктов, свежих фруктов и овощей). Было решено и впредь рассматривать отдельно эти три документа под названием «Общие условия купли-продажи ООН/ЕЭК...».

b) Руководство по составлению различных договоров

11. Как указано в пункте 5, выше, Группа экспертов по международным договорам на поставку промышленной продукции в 1975 году продолжала свою работу по разработке проекта руководства по составлению договоров о промышленном сотрудничестве. В настоящее время его текст уже согласован, однако окончательное чтение состоится, когда Группа экспертов соберется на свои заседания в мае 1976 года. На этой сессии начнется работа по разработке следующего руководства, то есть изучение предварительного текста проекта руководства по составлению договоров о международных консорциумах.

да, часть вторая, V), седьмой (A/CN.9/94 и Add.1 и 2; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 года, часть вторая, V) и восьмой (A/CN.9/106; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 года, часть вторая, VII) сессиям Комиссии и в следующих документах: *Обзор правовой деятельности международных организаций и других международных учреждений*, опубликованный Международным институтом унификации частного права (МИУЧП); Прогрессивное развитие права международной торговли, доклад Генерального секретаря (1966 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); и ответы организаций об их текущей деятельности по вопросам международной торговли, включенным в программу работы Комиссии, записка Секретариата от 1 апреля 1970 года (UNCITRAL/III/CRP.2).

* Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 года, часть вторая, V.

c) Проекты в смежных областях права международной торговли

Упрощение процедур международной торговли

12. Рабочая группа по упрощению процедур международной торговли продолжала свою работу по изучению документа «Роль и возможные виды подписей на международных торговых документах», как указано в документе A/CN.9/106, пункт 11 *. Было установлено тесное сотрудничество с недавно созданной МТП «Совместной рабочей группой по правовым проблемам, возникающим при использовании в международной торговле автоматической обработки данных».

13. В этом контексте, как и во многих других, члены Рабочей группы выразили свою озабоченность по поводу того, что слишком мало известно относительно работы по упрощению торговли, проводимой юристами и правительственными экспертами, несущими ответственность за разработку правил, воздействующих на потоки товаров в международном плане. Однако в настоящее время планируются меры по исправлению этого положения, такие как издание пособия по упрощению торговли и опубликование брошюр, описывающих работу данной Рабочей группы и ее двух групп экспертов соответственно, по требованиям к данным и документации и по автоматической обработке данных (АОД) и кодированию.

14. Основная информация относительно правовых проблем, связанных с использованием АОД для данных о потоках в международной торговле, приводится в документе МТП № 470/261—460/189.

Политика в области стандартизации

15. На своей тридцатой сессии, состоявшейся в 1975 году, Европейская экономическая комиссия в своем решении G (XXX) «Стандартизация» предложила правительствам уделить соответствующее внимание вопросам осуществления рекомендаций, принятых на совещаниях правительственных должностных лиц, ответственных за политику в области стандартизации. Решение охватывает рекомендацию правительственных должностных лиц относительно метода «ссылки на стандарты», описываемого в документе A/CN.9/106 **, который является новым методом согласования некоторых частей национального законодательства с соответствующими частями законодательства, действующего в других странах. Некоторые вспомогательные органы этой Комиссии начали проведение исследований в области использования данного метода в тех сферах, в которых они несут ответственность за принятие рекомендаций, направленных на согласование национального законодательства, или за разработку конвенций или других документов для принятия, имеющего своим результатом согласование, а иногда и ликвидацию барьеров в области торговли.

d) Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП

16. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (1959 год) была пересмотрена под эгидой ЕЭК, а на Конференции, созванной с этой целью в ноябре 1975 года в Женеве, был принят новый текст этой Конвенции. Новый текст Конвенции МДП 1975 года (ECE/TRANS/17) был открыт для подписания в Женеве с 1 января 1976 года и до 31 декабря 1976 года, после чего он будет сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. Целью настоящей Конвенции является содействие перевозкам грузов, включая международную перевозку грузов по шоссейным дорогам, путем установления более простых таможенных формальностей при транзите, включая создание системы таможенных гарантий.

B. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ДЛЯ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ (ЭКЛА)

Упрощение правил торговли и перевозок

17. По просьбе правительств Боливии и Чили Экономическая комиссия для Латинской Америки провела исследование по транспортным и таможенным процедурам и документации, касающимся предназначенных для Боливии грузов, проходящих транзитом через порт Арика. Соответствующий доклад, озаглавленный «*Estudio de facilitación del tránsito de mercaderia con destino a Bolivia a través del puerto de Arica*» (E/CEPAL/L.116, январь 1975 года), содержит предложение о создании интегрированной системы транзита, которая была одобрена обоими правительствами и вступила в действие в августе 1975 года.

18. ЭКЛА также проявляла активность в деле содействия координации между региональными организациями, заинтересованными в упрощении правил торговли и перевозок, такими как Латиноамериканская ассоциация свободной торговли (ЛАСТ), Организация американских государств (ОАГ), Содружество наций Карибского бассейна (КАРИКОМ), Совет Картахенского соглашения (СКС) и Постоянный секретариат Генерального соглашения об экономической интеграции стран Центральной Америки (СИЕКА), и оказывала помощь в деле создания в Латинской Америке национальных групп по упрощению правил. (См. *Trade and transport facilitation in Latin America*, E/CEPAL/1005, 23 апреля 1975 года.) Для того чтобы более широко распространять информацию об усилиях по упрощению этих правил в Латинской Америке и других районах мира, ЭКЛА начала в августе 1975 года издание двухмесячного бюллетеня, озаглавленного *FAL — Facilitación del comercio y el tranporte en América Latina*.

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 года, часть вторая, VII.

** Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 года, часть вторая, V.

Международные сухопутные перевозки

19. При сотрудничестве с Латиноамериканской ассоциацией железных дорог (АЛАФ) ЭКЛА подготовила проект соглашения о многонациональных железнодорожных перевозках, с тем чтобы создать условия для более свободного международного обращения железнодорожных вагонов в южной части Южной Америки. Это соглашение было одобрено представителями железных дорог Аргентины, Боливии, Бразилии, Чили и Парагвая на XI Генеральной Ассамблее АЛАФ в октябре 1975 года в Монтевидео и вступит в силу после завершения разработки дополнительных правил и положений.

20. С середины 1975 года ЭКЛА занималась проектом, направленным на содействие осуществлению грузовых автотранспортных перевозок между Боливией, Чили, Колумбией, Эквадором, Перу и Венесуэлой и на ликвидацию барьеров правового и административного характера, которые препятствуют таким перевозкам. Данный проект осуществляется совместно с Андской корпорацией развития (АКР) при сотрудничестве с СКС.

Международные смешанные перевозки

21. ЭКЛА продолжала предоставлять латиноамериканским странам консультативные услуги для подготовки конвенции о международных смешанных перевозках и в связи с этим предоставила в течение 1975 года техническую помощь Чили, Кубе, Эквадору, Мексике и Перу.

22. Для первого Совещания экспертов Андской группы по страхованию перевозок, организованного СКС, был подготовлен документ относительно гражданской ответственности водителей, участвующих в международных смешанных перевозках, озаглавленный «*Sistemas de responsabilidad y seguros en el caso de contratos de transporte multimodal internacional*» (E/CEPAL/L.123, 24 ноября 1975 года).

C. МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

Пересмотр Варшавской конвенции 1929 года, измененной Гаагским протоколом 1955 года

23. Первые этапы работы ИКАО по пересмотру Варшавской конвенции 1929 года, измененной Гаагским протоколом 1955 года, были изложены в докладах, представленных ЮНСИТРАЛ на ее шестой (A/CN.9/82, пункт 6) * и восьмой (A/CN.9/106, пункт 23) ** сессиях.

24. Созванная Советом ИКАО Международная конференция по воздушному праву проходила с 3 по 25 сентября 1975 года в штаб-квартире ИКАО в Монреале и, в результате своей работы, приняла и открыла для подписания следующие протоколы:

a) Дополнительный протокол № 1 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года [4];

b) Дополнительный протокол № 2 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года [5];

c) Дополнительный протокол № 3 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года и в Гватемале 8 марта 1971 года [6]; и

d) Монреальский протокол № 4 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года [7].

25. Конференция также приняла резолюцию, направленную на объединение различных документов Варшавской системы в единую конвенцию.

26. 19 ноября 1975 года Совет после рассмотрения вышеуказанной резолюции постановил изменить общую программу работы Правового комитета таким образом, чтобы включить в нее в качестве пункта № 1 вопрос, озаглавленный «Исследование по вопросу о сведении документов «Варшавской системы» в единую конвенцию»; просить председателя Правового комитета образовать специальный подкомитет для изучения вышеуказанного вопроса; созвать сессию этого подкомитета с 17 мая по 1 июня 1976 года в Монреале; и созвать двадцать вторую сессию Правового комитета с 19 октября по 12 ноября 1976 года в Монреале, с тем чтобы изучить вышеуказанный вопрос на основе доклада этого подкомитета и замечаний, полученных от государств. Принятие решения о созыве в 1977 году дипломатической конференции было отложено до получения доклада о работе двадцать второй сессии Правового комитета.

D. КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ (ЮНКТАД)

Деятельность ЮНКТАД, относящаяся к международному законодательству в области морских перевозок

a) Международные смешанные перевозки

27. Межправительственная подготовительная группа по Конвенции о международных смешан-

* Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 года, часть вторая, V.

** Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 года, часть вторая, V.

[4] Документ ИКАО № 9145.
[5] Документ ИКАО № 9146.
[6] Документ ИКАО № 9147.
[7] Документ ИКАО № 9148.

ных перевозках в составе 58 членов провела свою третью сессию с 16 февраля по 5 марта 1976 года. В целях содействия работе Межправительственной подготовительной группы секретариат ЮНКТАД подготовил новые глубокие исследования технических, экономических, правовых и организационных последствий операций по осуществлению смешанных перевозок. Межправительственная подготовительная группа проведет свою четвертую сессию 1—19 ноября 1976 года.

b) Чартер-партии

28. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок на своей четвертой сессии, проходившей с 27 января по 7 февраля 1975 года, обратилась к секретариату ЮНКТАД с просьбой провести в дополнение к его докладу «Чартер-партии» (TD/B/C.4/ISL/13) два основных исследования, по которым в настоящее время проводится работа: *a*) сравнительный анализ оговорок, основывающийся на трех основных видах договоров о тайм-чартерах и *b*) аналогичный сравнительный анализ оговорок, содержащихся в договорах о рейсовых чартерах.

29. Основываясь на этих двух исследованиях, секретариат ЮНКТАД подготовит дополнительный материал, который поможет Рабочей группе определить, какие основные оговорки тайм-чартеров и рейсовых чартеров приемлемы для стандартизации, согласования и улучшения, и выделить сферы деятельности, связанной с чартерами, которые могут быть подходящими для разработки международных законодательных мер.

c) Морские коносаменты

30. Юрисконсульт Организации Объединенных Наций от имени Генерального секретаря Организации Объединенных Наций в письме от 25 марта 1975 года на имя Генерального секретаря ЮНКТАД препроводил текст проекта конвенции о морской перевозке грузов и предложил ЮНКТАД представить по данному проекту конвенции свои замечания.

31. Пятая сессия Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок будет состоять из двух частей, первая часть будет проведена в январе 1976 года для рассмотрения проекта конвенции, подготовленного Рабочей группой ЮНСИТРАЛ, а вторая — в июле 1976 года для рассмотрения текста, разработанного на девятой сессии ЮНСИТРАЛ.

32. Для того чтобы помочь Рабочей группе ЮНКТАД составить свое мнение относительно качеств данного проекта конвенции, секретариат ЮНКТАД подготовил соответствующий комментарий, наряду с рекомендациями об изменении данного проекта текста, что он считает желательным (TD/B/C.4/ISL/19 и Supps.1 и 2).

d) Решения Комитета по морским перевозкам, касающиеся морского права, принятые на его седьмой сессии

33. Комитет обратился к секретариату ЮНКТАД с просьбой уделить в соответствии с резолюцией 22 (VI) Комитета первоочередное внимание вопросам изучения экономических последствий для международного судоходства наличия или отсутствия истинной связи между судном и флагом регистрации согласно особому определению, данному в действующих международных конвенциях.

34. Комитет рассмотрел доклад секретариата ЮНКТАД по вопросу о режиме иностранных торговых судов в портах (TD/B/C.4/136) и постановил, что секретариат ЮНКТАД должен придерживаться хода работы ИМКО по вопросу о подготовке конвенции о режиме судов в иностранных портах и представить Комитету доклад на его восьмой сессии, который он также может дополнить любой другой относящейся к делу информацией, включая замечания по этому вопросу, которые могут быть представлены Рабочей группой по международному законодательству в области морских перевозок.

e) Техническая помощь

35. Секретариат ЮНКТАД в рамках своей программы технической помощи и в сотрудничестве с другими органами системы Организации Объединенных Наций участвовал в различных программах по оказанию развивающимся странам помощи в вопросах правового характера, связанных с морскими перевозками.

f) Многонациональные предприятия и ограничительная деловая практика

36. Комитет по промышленным товарам 23 июня — 4 июля 1975 года провел свою седьмую сессию в Женеве. На этой сессии Комитет принял резолюцию 9 (VII), в которой постановил создать вторую Специальную группу экспертов по ограничительной деловой практике со следующим кругом полномочий:

«Группа должна учесть необходимость принятия на национальном, региональном и международном уровнях соответствующих мер, направленных на устранение ограничительной деловой практики, отрицательно сказывающейся на торговле и развитии развивающихся стран, и:

a) определить виды практики, которые могут привести к приобретению рыночной силы и злоупотреблению ею на национальном и международном уровнях;

b) изучить пути улучшения обмена информацией об ограничительной деловой практике между правительствами развитых и развивающихся стран;

c) изучить элементы формулирования типового закона или законов для развивающихся стран по ограничительной деловой практике;

d) изучить возможность формулирования в многостороннем порядке приемлемых принципов в отношении ограничительной деловой практики, которые были бы направлены на устранение такой практики, отрицательно сказывающейся на торговле и развитии развивающихся стран».

Кроме того, он призвал эту Группу представить рекомендации относительно вопросов, переданных ей на рассмотрение, и доклад Совету по торговле и развитию на его седьмой специальной сессии, которая должна состояться в марте 1976 года. Комитет также обратился к Генеральному секретарю ЮНКТАД с просьбой информировать Комиссию по транснациональным корпорациям о содержании этой резолюции и обеспечить координацию между работой ЮНКТАД и работой этой Комиссии с целью оказания помощи обоим органам в выполнении их задач.

37. Вторая Специальная группа экспертов провела свои заседания в Женеве с 20 по 24 октября 1975 года, однако вследствие того, что Группа не смогла завершить свою работу в течение этой сессии, она рекомендовала Генеральному секретарю ЮНКТАД созвать в соответствии с резолюцией 9 (VII) Комитета по промышленным товарам следующую сессию Группы экспертов как можно раньше в 1976 году и в этой связи предусмотреть двухнедельную продолжительность сессии. Вторая сессия Группы проходила с 16 по 27 февраля 1976 года в Женеве.

38. Следует также напомнить о том, что Генеральная Ассамблея на своей седьмой специальной сессии постановила, что «необходимо покончить с ограничительной деловой практикой, которая оказывает неблагоприятное воздействие на международную торговлю, и в частности на международную торговлю развивающихся стран, и предпринять усилия на национальном и международном уровнях с целью проведения переговоров по вопросу о комплексе равноправных принципов и правил». Этот аспект также рассматривается вышеуказанной Группой экспертов.

39. Следует также отметить, что Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию на своей четвертой сессии в Найроби в мае 1976 года изучит вопрос о комплексной стратегии расширения и диверсификации экспортной торговли развивающихся стран готовыми изделиями и полуфабрикатами. Важным аспектом этой стратегии являются роль транснациональных корпораций в торговле развивающихся стран готовыми изделиями и контроль за ограничительной деловой практикой в целом. В этой связи на этой сессии Конференции будут представлены следующие документы:

Комплексная стратегия расширения и диверсификации экспортной торговли готовыми изделиями и полуфабрикатами	(TD/185)
Роль транснациональных корпораций в торговле развивающихся стран готовыми изделиями и полуфабрикатами	(TD/185/Supp.2)

Е. Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО)

40. Продовольственная и сельскохозяйственная организация участвует в осуществлении двух проектов, касающихся общих условий купли-продажи, типовых договоров и стандартных коммерческих терминов:

i) Определение терминов, используемых в торговле рисом, было одобрено Межправительственной группой по рису в 1972 году.

ii) Примерный закон о сортности какао и кодексе практики был одобрен Рабочей группой в 1969 году и включен в национальное законодательство странами, осуществляющими 80 процентов мировой торговли какао.

Г. Международный валютный фонд (МВФ)

41. Предварительный проект единообразного закона о международных переводных векселях (A/CN.9/67) * был подготовлен и представлен пятой сессии ЮНСИТРАЛ. После этого он был пересмотрен с целью включить международные простые векселя (A/CN.9/WG.IV/WP.2) ** и по просьбе ЮНСИТРАЛ был представлен Рабочей группе по международным оборотным документам. Рабочая группа продолжает в настоящее время рассмотрение данного проекта. Сотрудники Фонда участвовали в заседаниях, проводимых в рамках ЮНСИТРАЛ, по подготовке вопросников, составлению анализов ответов и рассмотрению и разработке положений проекта единообразного закона.

II. ДРУГИЕ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

А. Афро-азиатский консультативно-правовой комитет (ААКПК)

a) *Единые правила, регулирующие международную куплю-продажу товаров*

42. Этот вопрос включен в программу работы Комитета с 1969 года. Единообразный закон международной купли-продажи товаров вместе с поправками к нему, предложенными Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международной купле-

* Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 года, часть вторая, II.

** Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 года, часть вторая, II, 2.

продаже товаров, был рассмотрен Постоянным подкомитетом на ежегодных сессиях, проведенных в Аккре (1970 год), Коломбо (1971 год), Лагосе (1972 год) и Нью-Дели (1973 год). Секретариат Комитета, который с 1969 года следит за работой Рабочей группы ЮНСИТРАЛ, рассмотрит проект конвенции о международной купле-продаже товаров после его окончательной подготовки Рабочей группой с целью представления по нему замечаний государствам — членам Комитета.

b) Исковая давность (погасительные сроки) в международной купле-продаже товаров

43. Предложенный ЮНСИТРАЛ проект конвенции по этому вопросу был подробно рассмотрен Постоянным подкомитетом по международной купле-продаже товаров на сессии в Нью-Дели (1973 г.) вместе с исследованием по этому вопросу, подготовленным секретариатом Комитета. Подкомитет в целом одобрил подход к проекту конвенции как к практическому компромиссу и представил конкретные предложения о его пересмотре. Доклад Подкомитета был распространен среди государств-членов для представления ими замечаний и был в целом одобрен некоторыми государствами-членами.

c) Стандартные или типовые договоры и общие условия купли-продажи

44. Работа, уже проделанная начиная с сессии в Аккре (1970 год), включает подготовку для использования в международной купле-продаже товаров трех типовых договоров и свода общих условий купли-продажи, которые были одобрены Комитетом на его Тегеранской сессии (1975 год). Первый договор составлен на условиях ФОБ, которые применимы к товарам, экспортируемым странами Азии и Африки, за исключением тех случаев, когда более приемлемыми являются условия ФАС. Второй договор составлен на условиях ФАС и применим к скоропортящимся сельскохозяйственным продуктам и товарам, экспортируемым главным образом странами Азии и Африки. Третий договор составлен на условиях СИФ и применим в отношении легкого оборудования и потребительских товаров длительного пользования, экспортируемых главным образом странами Азии и Африки. Общие условия купли-продажи при перевозке на основе СИФ (морем) были составлены в качестве альтернативы к упомянутому выше договору на условиях СИФ. Хотя типовые договоры/общие условия были подготовлены с конкретной ссылкой на указанные в них товары, они с некоторыми изменениями могут быть использованы и в отношении других товаров. Типовые договоры/общие условия были переданы всем правительствам стран Азии и Африки, а также торговым организациям и ассоциациям этих регионов. В июле — августе 1976 года при участии правительственных и торговых представителей будет созвана специальная конференция для утверждения этих договоров и общих условий.

d) Международный торговый арбитраж

45. Секретариатом Комитета было подготовлено подробное исследование отдельных аспектов международного торгового арбитража. Это исследование охватывало следующие вопросы: i) постоянный арбитраж и специальный арбитраж; ii) назначение арбитражного трибунала; iii) место проведения арбитража; iv) применимое право для определения прав и обязанностей сторон в договоре; v) процедура арбитража; vi) арбитражные решения; и vii) приведение в исполнение иностранных арбитражных решений. Это исследование было представлено на рассмотрение Комитета на его Токийской сессии (1974 год) и подробно изучено Подкомитетом. Доклад Подкомитета с содержащимися в нем рекомендациями был направлен ЮНСИТРАЛ для ее сведения.

46. Дополнительное исследование по этому вопросу было подготовлено секретариатом Комитета для сессии, проведенной в Тегеране (1975 год), однако созданный на этой сессии Подкомитет для рассмотрения вопросов торгового права не смог обсудить этот вопрос в силу недостатка времени.

47. Руководствуясь вышеупомянутым исследованием, секретариат Комитета к настоящему времени составил проект типовых правил торгового арбитража для использования при торговых спорах между покупателями и продавцами региона и покупателями и продавцами развитых стран. Эти типовые правила будут рассмотрены на готовящейся сессии в Куала-Лумпуре, которая должна быть проведена в июне — июле 1976 года.

e) Международное законодательство в области морских перевозок

i) *Коносаменты*

48. Что касается анкет ЮНСИТРАЛ по отдельным вопросам, связанным с коносаментами, которые предстояло рассмотреть Рабочей группе ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, то секретариат Комитета подготовил подробные ответы на эти анкеты и распространил их среди государств-членов для представления ими замечаний. Затронутые вопросы были также рассмотрены Подкомитетом на Токийской сессии Комитета (1974 год), а доклад Подкомитета был передан ЮНСИТРАЛ для рассмотрения его Рабочей группой.

49. Затем секретариатом Комитета было подготовлено подробное исследование по отдельным аспектам коносаментов, которое было распространено среди государств-членов и отдельных государств Азии и Африки для представления ими замечаний. Исследование охватывало следующие вопросы: i) ответственность морских перевозчиков за задержку; ii) сфера действия предлагаемой конвенции по кругу документов; iii) географическая сфера деятельности предлагаемой кон-

венции; iv) устранение из коносаментов недействительных условий; v) перевозка груза на палубе; vi) перевозка живых животных; и vii) определения «перевозчика», «перевозчика по договору», «фактического перевозчика» и «судна». Это исследование было также передано на рассмотрение Тегеранской сессии Комитета, однако назначенный на этой сессии Подкомитет для рассмотрения вопросов торгового права не смог рассмотреть это исследование в силу недостатка времени.

50. Замечания и комментарии по проекту конвенции о морской перевозке грузов, текст которого был в окончательном виде разработан Рабочей группой ЮНСИТРАЛ на ее восьмой сессии, подготавливаются для распространения среди государств-членов.

ii) *Кодекс поведения линейных конференций*

51. Секретариатом Комитета было подготовлено подробное исследование по предложениям, главным результатом которого явилось проведение в ноябре — декабре 1973 года и в марте — апреле 1974 года Конференции полномочных представителей Организации Объединенных Наций, принявшей Конвенцию о кодексе поведения линейных конференций. Это исследование было распространено среди государств-членов и других государств региона. Секретариат подготовил для представления государствам-членам еще одно исследование, в котором рассмотрел вопрос о том, являются ли положения Конвенции юридически обоснованными и соответствуют ли они интересам региона стран Азии и Африки. Цель этого исследования состоит в оказании государствам-членам помощи в рассмотрении вопроса о ратификации Конвенции.

B. АЗИАТСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ

Исследование в области предоставления кредита и гарантий

52. В течение последних пяти лет Азиатский банк развития осуществлял совместно с Юридической ассоциацией для Азии и западной части Тихого океана (ЛАВАЗИА) исследование в области предоставления кредита и гарантий. Это исследование включает в себя изучение гарантийных соглашений национальных банков развития и аналогичных финансовых учреждений региона.

C. ЕВРОПЕЙСКИЙ СОВЕТ

a) Проект европейских правил, касающихся исковой давности в вопросах гражданского и торгового права

53. Было решено пока не начинать какой-либо работы в связи с указанным проектом правил. Обмен мнениями по этому вопросу будет иметь место после завершения работы, связанной с Конвенцией Организации Объединенных Наций о международной купле-продаже товаров.

b) Признание и осуществление иностранных юридических решений по вопросам гражданского и торгового права

54. Окончательный текст практического руководства в этом вопросе был опубликован Европейским советом на английском языке в 1975 году в Соединенном Королевстве (издательство «Морган-Грампиан, Лтд»). Французское издание руководства будет опубликовано в скором времени.

c) Ответственность за товары в случае гибели или увечий

55. Подготовленный комитетом экспертов проект европейской конвенции по этому вопросу является предметом тщательного рассмотрения со стороны государств-членов.

d) Условия штрафной неустойки в гражданском праве

56. Комитету экспертов было поручено разработать международный документ по условиям штрафной неустойки в гражданском праве. Работа в этой области, вероятно, будет завершена к концу 1976 года.

e) Правовая защита потребителей

57. Комитет экспертов по правовой защите потребителей начал подготовку проекта резолюции и проекта пояснительного доклада с целью защиты потребителей от противозаконных условий договоров, касающихся предоставления товаров и услуг.

D. КОМИССИЯ ЕВРОПЕЙСКИХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СООБЩЕСТВ

a) Кредиты потребителям

58. В 1976 году Комиссия продолжит свою работу по осуществлению предварительной программы ЭКЕ в связи с политикой защиты и информации потребителей, одобренной Советом 14 апреля 1975 года.

59. Проекты директив в отношении торговых договоров, заключенных в других местах, помимо предприятий, будут представлены Совету в течение 1976 года и будут, в частности, содержать предложения, касающиеся кредитов потребителям.

60. Положения юридического порядка, касающиеся защиты интересов потребителей, согласовываются с действующими обычаями и финансовыми положениями с целью повышения безопасности торговых операций.

b) Гарантии

61. В 1976 году Комиссия завершит работу по разработке проекта директивы, касающейся согласования норм права, применимых к обеспечению и договорам о гарантии.

62. Эта работа касается всех торговых или финансовых, частных или государственных, операций, при которых используется юридическое средство, обеспечение или неспециальная гарантия.

c) Товары/свидетельства/маркировка

63. Конвенция о свидетельстве Сообщества, подписанная 15 декабря 1975 года в Люксембурге, создает в важной отрасли экономического права единые нормы права для всего Сообщества, и в частности обеспечит свободное передвижение товаров, имеющих свидетельство.

64. Что касается права маркировки, то Комиссия в первом полугодии 1976 года выпустит меморандум о введении единой маркировки Сообщества, который послужит основой для будущей работы по унификации в этой области.

d) Многонациональные корпорации

65. Комиссия европейских сообществ не предлагала Совету и в настоящее время не намеревается подготавливать какую-либо директиву или какой-либо другой юридический документ конкретно по вопросу многонациональных корпораций. Однако многие из предложений Комиссии в области права, регулирующего деятельность акционерных компаний, представляют непосредственный интерес для многонациональных корпораций и направлены, в частности, на создание юридической основы для деятельности европейских многонациональных корпораций. Проблемы этих корпораций были описаны Комиссией в сообщении «Многонациональные предприятия и нормативные положения Сообщества» от 7 ноября 1973 года (Бюллетень европейских сообществ, дополнение 15/1973).

i) Измененное предложение для четвертой директивы Совета по вопросу о координации национального законодательства, касающегося годовых отчетов компаний ограниченной ответственности, представленное Совету 21 февраля 1974 года (Бюллетень ЕС, дополнение 6/74).

ii) Предложение для пятой директивы Совета по вопросу о координации национального законодательства, в том что касается структуры публичных компаний ограниченной ответственности и прав и обязанностей их органов, представленное Совету 27 сентября 1972 года (Официальный журнал ЕС, № С 131, 13 декабря 1972 года).

iii) Для содействия обсуждению указанного предложения для пятой директивы Совета Комиссия 12 декабря 1975 года опубликовала «зеленую книгу» об участии служащих и структуре компании (Бюллетень ЕС, дополнение 8/75).

iv) 13 мая 1975 года Комиссия представила Совету измененное предложение, касающееся устава европейской компании (Бюллетень ЕС, дополнение 4/75).

v) Комиссия подготавливает предложение для директивы Совета относительно предложений какой-либо компании о покупке контрольного пакета акций другой компании.

vi) Комиссия подготавливает предложения для директивы Совета, касающейся сводных счетов.

vii) Комиссия подготавливает предложения для директивы Совета, касающейся групп компаний.

e) Товары — ответственность за товары

66. В 1975 году Комиссия европейских сообществ завершила консультирование правительственных экспертов государств-членов и консультирование на уровне Сообщества заинтересованных ассоциаций промышленников, страховых обществ и потребителей относительно двух предварительных проектов директивы по согласованию законодательства в области ответственности за товары. Она намеревается представить свой проект директивы Совету министров европейских сообществ в первом полугодии 1976 года. Европейский парламент и Экономический и социальный комитет, вероятно, обсудят его уже в течение этого же года.

E. СОВЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВЗАИМОПОМОЩИ (СЭВ)

a) Общие условия поставок товаров между организациями стран — членов СЭВ

67. В июне 1975 года Постоянная комиссия СЭВ по внешней торговле в соответствии с инструкциями Исполнительного комитета Совета приняла постановление о внесении изменений в «Общие условия поставок товаров между организациями стран — членов Совета Экономической Взаимопомощи» (ОУП СЭВ 1968 год), касающихся материальной ответственности хозяйственных организаций за неисполнение или ненадлежащее исполнение взаимных обязательств. В связи с присоединением Республики Куба к «Общим условиям поставок 1968 года» Комиссия по внешней торговле в ноябре 1975 года приняла постановление о внесении в текст ОУП СЭВ 1968 года уточнений, относящихся к поставкам товаров между организациями Республики Куба и других стран — членов СЭВ. Комиссия рекомендовала странам — членам СЭВ изменить текст «Общих условий поставок 1968—1975 годов», чтобы он включал все контракты, заключенные с 1 января 1976 года, имея в виду, что стороны контракта могут согласовать применение измененного текста к ранее заключенным контрактам.

b) Единообразное правовое урегулирование вопросов учреждения и деятельности международных хозяйственных организаций в странах — членах СЭВ

68. Совещание представителей стран — членов СЭВ по правовым вопросам разработало и представило на рассмотрение Исполнительного комитета Совета проект единообразных положений об

учреждении и деятельности международных хозяйственных организаций. В январе 1976 года Исполнительный комитет одобрил Единообразные положения и рекомендовал странам — членам СЭВ и Социалистической Федеративной Республике Югославии использовать их в качестве руководства при учреждении новых международных хозяйственных организаций.

69. Документ, одобренный Исполнительным комитетом, содержит, в частности, положения, касающиеся характеристики международных хозяйственных объединений, способов их учреждения и обеспечения условий их деятельности, содержания учредительных документов, членства, организационной структуры, имущественного режима, хозяйственной деятельности и материально-технического снабжения международных хозяйственных объединений, сбыта продукции и правового положения работников, занятых в международных хозяйственных организациях.

c) Условия проведения научно-исследовательских, проектно-конструкторских и экспериментальных работ на основе кооперации

70. Совещание представителей стран — членов СЭВ в 1975 году разработало Примерные условия договоров о проведении научно-исследовательских, проектно-конструкторских и экспериментальных работ на основе кооперации. В качестве приложения к Примерным условиям был принят примерный Договор о проведении научно-исследовательских, проектно-конструкторских и экспериментальных работ на основе кооперации. Имеется в виду, что указанные документы будут использоваться соответствующими органами и организациями стран — членов СЭВ по их усмотрению. В рамках Совещания представителей стран — членов СЭВ по правовым вопросам продолжаются работы по подготовке примерных договоров об учреждении и деятельности международных научно-технических организаций и научно-производственных объединений.

d) Соглашение об унификации требований к составлению и подаче заявок на изобретения

71. В рамках Совещания руководителей ведомств по изобретательству стран — членов СЭВ был подготовлен проект Соглашения об унификации требований к составлению и подаче заявок на изобретения. 5 июля 1975 года правительства Народной Республики Болгарии, Венгерской Народной Республики, Германской Демократической Республики, Республики Куба, Монгольской Народной Республики, Польской Народной Республики, Советского Союза и Чехословацкой Социалистической Республики заключили Соглашение об унификации требований к составлению и подаче заявок на изобретения.

e) Многостороннее сотрудничество в оказании технической и другой помощи автомобильному подвижному составу, используемому в международном сообщении

72. В целях содействия созданию благоприятных условий для развития международных грузовых перевозок автомобильным транспортом на территориях Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Румынии, Российской Советской Федеративной Социалистической Республики, Чехословакии и Финляндии путем внедрения системы технической и другой помощи на международных маршрутах между соответствующими министерствами указанных стран 3 декабря 1975 года был заключен Протокол о многостороннем сотрудничестве в оказании технической и другой помощи автомобильному подвижному составу, используемому в международном сообщении. В соответствии с этим Протоколом Договаривающиеся стороны будут сотрудничать, применяя во взаимных отношениях определенные положения Соглашения о технической и другой помощи автомобильному подвижному составу, используемому в международном сообщении, от 21 июля 1973 года, заключенного между компетентными министерствами Народной Республики Болгарии, Венгерской Народной Республики, Германской Демократической Республики, Польской Народной Республики, Социалистической Республики Румынии, Российской Советской Федеративной Социалистической Республики и Чехословацкой Социалистической Республики.

F. ГААГСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЧАСТНОМУ МЕЖДУНАРОДНОМУ ПРАВУ

a) Нормы права, применимые к агентству

73. Этот проект направлен на подготовку конвенции о нормах права, применимых к агентству. Это включает внутренние взаимоотношения между принципалом и агентом и внешние отношения принципала и агента с третьими договаривающимися сторонами, возникающие в результате деятельности агента. Во всех этих областях международные частноправовые отношения создаются лицами, действующими в качестве посредников, за исключением того, что их предмет ограничивается договорными аспектами агентства. Ответственность, вытекающая из факта представительства, за чисто деликтные действия агента предлагаемой конвенцией не охватывается.

74. Основание полномочий содержится в пункте *c* части С вторичного списка Заключительного акта двенадцатой сессии Конференции от 21 октября 1972 года. В соответствии со статьей 3 статута Конференции окончательные решения в отношении повестки дня Конференции выносятся Нидерландским постоянным правительственным комитетом по международному частному праву.

75. В связи с проектом подготовлены следующие документы: предварительный документ № 1,

доклад о нормах права, применяемых к агентству, подготовленный первым секретарем Постоянного бюро г-ном Мишелем Плише; предварительный документ № 2, анкета с комментарием о нормах права, применяемых к агентству; предварительный документ № 3, ответы правительств на анкету; предварительный документ № 4, выводы, сделанные в результате обсуждения в Специальной комиссии по агентству; и предварительный проект конвенции о праве, применимом к агентству, одобренный Специальной комиссией 26 ноября 1975 года. Окончательный текст конвенции предполагается подготовить на тринадцатой сессии Конференции, которая будет проходить 4—23 октября 1976 года.

76. Помимо юридических исследований и документации подготовительная работа включала два заседания Специальной комиссии, состоявшихся в 1975 году, на последнем из которых был принят предварительный проект конвенции. В настоящее время в процессе подготовки находится доклад г-на Яна Карстена (Соединенное Королевство), Докладчика Специальной комиссии; этот доклад будет распространен до тринадцатой сессии Конференции.

77. Другие организации или органы не участвуют в этом проекте. Однако Конференции помогло присутствие наблюдателей, представляющих, в частности, Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), Европейское экономическое сообщество, Международную торговую палату и Европейский комитет по страхованию.

b) *Договоры и деликты* (предварительное исследование целесообразности осуществления проекта, охватывающего эти области)

78. Основанием деятельности является пункт *d* части С перечня первоочередных задач Заключительного акта двенадцатой сессии Конференции от 21 октября 1972 года. В этом документе прямо указывается, что всем государствам-членам должна быть направлена анкета, которая поможет выявить, уместно ли предпринимать исследования по этому вопросу, и что Постоянный правительственный комитет примет решение о необходимых мерах в свете ответов на эту анкету. В соответствии со статьей 3 статута Конференции окончательное решение о повестке дня Конференции выносит Нидерландский постоянный правительственный комитет по международному частному праву.

79. К настоящему времени подготовлены следующие документы: Нормы права об урегулировании споров, связанных с договорами и деликтами; анкета и пояснительный меморандум, подготовленный в ноябре 1973 года Постоянным бюро Конференции; ответы правительств на анкету; записка, касающаяся договоров и деликтов: предварительный документ № 1 (декабрь 1975 года), представленный вниманию Специальной комиссии по прочим вопросам.

80. Проделанная подготовительная работа касается исключительно предварительного исследования целесообразности осуществления детального исследования этого весьма широкого круга тематических вопросов. Окончательного решения относительно осуществления такого широкого проекта еще не принято. Специальная комиссия, которая будет заседать в конце января 1976 года, продолжит рассмотрение целесообразности принятия решения о том, чтобы начать такое детальное исследование.

81. Поскольку в настоящее время не принято какого-либо решения относительно осуществления этого проекта, соглашений о сотрудничестве с другими организациями и органами не заключено. Однако в случае принятия решения об осуществлении этого проекта может потребоваться сотрудничество с широким кругом правительственных и неправительственных организаций, с тем чтобы избежать дублирования усилий и возможного создания затруднений для текущих проектов и с тем чтобы избежать абстрактных решений, которые не соответствуют нынешней коммерческой практике.

82. Пока не подготовлено никакого текста; более того, пока не ясно, будет ли принято решение о подготовке какого-либо текста, и если решение будет принято, то какую форму он примет.

c) *Перечень возможных будущих проектов*

83. Нижеследующие темы, касающиеся права международной торговли, перечислены как возможные темы будущей повестки дня Конференции, однако пока не вынесено каких-либо решений, принимающих или отвергающих их как проекты:

1. Право, применимое к оборотным документам.
2. Право, применимое к недобросовестной конкуренции.
3. Право, применимое к страхованию ответственности.
4. Право, применимое к следующим вопросам в области права международной торговли: доверенность, банковские гарантии и поручительства, банковские операции, лицензионные соглашения и технологический опыт.

G. МЕЖДУНАРОДНЫЙ БАНК ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (МБЭС)

84. В течение 1975 года Международный банк экономического сотрудничества продолжал изучать вопросы, касающиеся улучшения системы расчетов в переводных рублях между странами — членами МБЭС с введением операций в конвертируемой валюте.

85. В результате работы, проделанной на состоявшемся 9 апреля 1975 года 40-м заседании Совета Международного банка экономического сотрудничества, были приняты предварительные

«Основные принципы, касающиеся предоставления Банком кредитов международным хозяйственным организациям, учрежденным странами — членами Совета Экономической Взаимопомощи». Этот документ был подписан главами делегаций стран — членов МБЭС в Совете Банка. Суть этих основных принципов, касающихся предоставления кредитов, может быть кратко изложена следующим образом:

a) МБЭС предлагает кредиты международным хозяйственным организациям, учрежденным заинтересованными странами — членами СЭВ. Такие организации должны быть юридическими лицами, иметь уставный капитал, осуществлять экономическую деятельность в соответствии с принципами хозяйственного учета, а также иметь право получать кредиты МБЭС на основании нормативных документов, регулирующих деятельность международных хозяйственных организаций;

b) кредиты предоставляются как в переводных рублях, так и в конвертируемой валюте на срок до одного года по решению Правления Банка и на срок до 2—3 лет по решению МБЭС.

H. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНСТИТУТ УНИФИКАЦИИ ЧАСТНОГО ПРАВА (МИУЧП)

a) *Прогрессивная кодификация общей части договорного права*

86. На своем первом заседании в Риме в 1974 году небольшой руководящий Комитет, созданный президентом МИУЧП для начала работы по подготовке унифицированного кодекса международной торговли, принял решение начать с вопроса составления договоров. В этой связи он поручил секретариату МИУЧП подготовить документ, содержащий текст проекта, разработанного профессором Попеску на основе Единообразного закона о составлении договоров международной купли-продажи товаров 1964 года, а также анкету, которая помогла бы выяснить, в какой степени вышеуказанный проект может оказаться приемлемым как будущий единообразный закон, регулирующий составление международных договоров в целом. Этот документ (Etudes: L-Doc. 8, UNIDROIT, 1975) был уже направлен значительному числу лиц и органов, пользующихся известностью в области сравнительных исследований частного права, с просьбой об оказании помощи на этой первой стадии работы путем доведения до сведения МИУЧП своих замечаний, предложений и мнений по проблемам, изложенным в анкете.

87. До получения ответов на анкету, которые будут тщательно изучены, а затем станут основой дальнейшей работы над вопросом составления договоров, секретариат начал предварительное исследование проблем, касающихся толкования международных договоров. Вышеуказанный руководящий Комитет согласился рассмотреть эти проблемы во второй главе будущего кодекса.

b) *Международная купля-продажа товаров*

Проект конвенции, содержащий единообразный закон по добросовестному приобретению движимого имущества

и

Проект конвенции, содержащий единообразный закон об агентстве международного характера при купле-продаже товаров

88. Как уже указывалось в 1975 году (см. A/CN.9/106, пункт 76) *, ведутся переговоры с целью представить эти два проекта на одобрение дипломатическим конференциям. Был, в частности, достигнут прогресс в отношении созыва одним из государств — членов МИУЧП дипломатической конференции для принятия проекта об агентстве.

c) *Аренда*

89. Небольшая рабочая группа, состоящая из четырех членов совета управляющих МИУЧП (посла Кирни, профессоров Попеску, Совеплана и Уортли), провела 21 апреля 1975 года заседание в штаб-квартире МИУЧП для рассмотрения целесообразности подготовки единообразных международных правил о договоре аренды.

90. Она рассмотрела предварительный доклад о договоре аренды (Study LIX-Doc. 1, UNIDROIT, 1975), подготовленный секретариатом, и перешла к определению объема будущей работы по этой теме. В этой связи она решила:

i) исключить аренду недвижимости, во-первых, потому, что, как было сочтено, в международном плане такие операции встречаются довольно редко и, во-вторых, вследствие очевидных огромных трудностей, сопровождающих любую попытку унифицировать земельное право;

ii) исключить аренду судов из-за особого характера этого типа договоров, которые, по мнению группы, имеют больше общего с чартер-партиями;

iii) исключить аренду самолетов также из-за особых характеристик этих договоров;

iv) не ограничивать сферу этого исследования лишь финансовой стороной арендных операций, где имеется тройственная связь между изготовителем/поставщиком, заимодавцем и конечным пользователем, но, хотя бы в настоящее время, предусмотреть двусторонний тип арендных операций, называемый оперативной арендой;

v) учитывая связанные с этим огромные трудности, не пытаться унифицировать национальные правовые нормы, касающиеся исключительно внутренних арендных операций, но рассмотреть вопросы именно международных арендных операций.

* Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 года, часть вторая, VII.

В свете вышесказанного Рабочая группа решила не проводить пока заседаний, с тем чтобы дать возможность секретариату собрать бóльшую информацию, в особенности от банков, специализирующихся на этих операциях, касающуюся точного характера международных арендных операций. Она также уполномочила секретариат разослать свой предварительный доклад экспертам в этой области с просьбой представить свои комментарии и замечания. В свете этих замечаний Совет управляющих примет на своей следующей сессии решение относительно характера будущей работы в этой области.

d) *Факторство*

91. Секретариат вскоре завершит предварительное исследование договора факторства, которое будет распространено в заинтересованных кругах для представления замечаний. На основе этих замечаний Совету управляющих на его следующей сессии будет представлен пересмотренный текст доклада.

e) *Транспорт*

Согласование правовых режимов, связанных с ответственностью перевозчика грузов и пассажиров — Изучение золотой оговорки в международных конвенциях

92. Секретариат МИУЧП временно приостановил работу по этому вопросу до вынесения решений относительно единицы исчисления, которая должна быть принята в рамках целого ряда международных организаций при нынешнем составлении проектов или пересмотре конвенций о перевозках.

Правовой статус транспортных средств на воздушной подушке

93. Комитет правительственных экспертов завершил работу над предварительным проектом конвенции о регистрации и государственной принадлежности транспортных средств на воздушной подушке. Этот проект с пояснительным докладом, составленным секретариатом МИУЧП, содержится в документе Study LII — Doc. 10, UNIDROIT, 1975. Комитет также приступил к первому чтению предварительного проекта конвенции, касающегося международных перевозок пассажиров и багажа морем и по внутренним водным путям на транспортных средствах на воздушной подушке (см. документ Study LII — Doc. 13, UNIDROIT, 1976). Этот проект вместе с пояснительным докладом будет изучен Комитетом на его четвертой сессии в июне 1976 года. Тогда же Комитет рассмотрит также предварительный проект конвенции о деликтной ответственности владельцев и водителей транспортных средств на воздушной подушке за ущерб, причиненный третьей стороне, текст которого подготавливается в настоящее время секретариатом МИУЧП.

Перевозка грузов по внутренним водным путям

94. Вслед за третьим совещанием созданного МИУЧП Комитета правительственных экспертов по договору перевозки грузов по внутренним водным путям профессор Р. Леве подготовил пересмотренный текст проекта конвенции по этому вопросу (КДГВ) (документ Study XXVII — Doc. 22, UNIDROIT, 1975). Этот текст, и в особенности компромиссная формулировка по вопросу об освобождении перевозчика от ответственности за ошибки в навигации судна, в настоящее время рассматривается правительствами, и предполагается, что к середине 1976 года станет возможным определить, являются ли перспективы дальнейшего прогресса достаточными для созыва четвертой сессии Комитета.

f) *Туризм*

Договор владельцев гостиниц

95. На своей пятьдесят четвертой сессии, проходившей в Риме в апреле 1975 года, Совет управляющих МИУЧП изучил предварительный проект конвенции о договоре владельцев гостиниц. Совет пришел к выводу, что ряд аспектов текста требует дальнейшего изучения, и принял решение возобновить рассмотрение проекта на своей пятьдесят пятой сессии в Риме в сентябре 1976 года.

III. МЕЖДУНАРОДНЫЕ НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

A. МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВАЯ ПАЛАТА (МТП)

a) *Международная купля-продажа товаров*

Единообразные правила

96. МТП продолжает вносить свой вклад в работу ЮНСИТРАЛ, посылая наблюдателей на сессии Рабочей группы ЮНСИТРАЛ.

Общие условия купли-продажи

97. МТП почти завершила работу по определению коммерческих терминов в дополнение к Инкотермс 1953 года, которые охватывают сделки, связанные с воздушными и смешанными перевозками. В связи с этим в текущем году может быть принят термин «ФОБ АЭРОПОРТ ... (УКАЗАННЫЙ АЭРОПОРТ ОТПРАВЛЕНИЯ)». Рассматривается вопрос о полном пересмотре Инкотермс 1953 года.

b) *Международные платежи*

Оборотные документы

98. МТП подтвердила свою готовность всеми возможными средствами оказывать помощь работе ЮНСИТРАЛ в этой области, в частности путем проведения опросов заинтересованных кругов и участия в заседаниях исследовательской группы ЮНСИТРАЛ по международным платежам.

Документарные аккредитивы

99. На восьмой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли МТП представила пересмотренный

текст унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов одобренный Исполнительным комитетом МТП 3 декабря 1974 года. МТП высоко ценит признание ЮНСИТРАЛ того, что унифицированные правила «представляют собой ценный вклад в дело содействия международной торговле» и рекомендацию «использовать пересмотренный вариант 1974 года с 1 октября 1975 года в сделках, влекущих открытие документарных аккредитивов» *.

100. Комиссия МТП по банковской технике и практике в настоящее время подготавливает пересмотренный текст разработанных ранее МТП типовых форм выдачи документарных аккредитивов с целью приведения их в соответствие с пересмотренным текстом унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов.

Инкассирование оборотных кредитно-денежных документов

101. МТП предприняла пересмотр своих Единообразных правил инкассирования оборотных кредитно-денежных документов.

Гарантии

102. В тесном сотрудничестве с ЮНСИТРАЛ МТП продолжает свою работу по подготовке единообразных правил о договорных гарантиях (гарантиях предложения, исполнения и возмещения).

c) *Международный арбитраж*

103. МТП завершила свою работу над пересмотренным текстом составленных ею правил арбитража, который вступил в силу 1 июня 1975 года.

104. Комиссия МТП по международному арбитражу в тесном сотрудничестве с торговыми палатами социалистических стран изучает в настоящее время вопрос создания международной системы технической экспертизы.

105. Рассматривается также возможность создания специальных арбитражных правил для морского арбитража.

d) *Автоматическая обработка данных в международной торговле*

106. Создана Объединенная рабочая группа для выявления банковских и коммерческих проблем, связанных с использованием автоматической обработки данных (АОД) в международной торговле, которая работает в тесном сотрудничестве с компетентными межправительственными организациями, в частности с Экономической комиссией Организации Объединенных Наций для Европы и ЮНСИТРАЛ.

e) *Международное законодательство в области морских перевозок*

Пересмотр Гаагских правил

107. МТП регулярно участвует в работе совещаний Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, которая занимается пересмотром Гаагских правил. Каждый раз, когда это было необходимо, МТП представляла замечания по различным аспектам этого пересмотра.

Единообразные правила для документа комбинированной перевозки (брошюра 298 МТП)

108. В июле 1975 года МТП пересмотрела свои Единообразные правила, с тем чтобы обеспечить более широкое их использование операторами комбинированных перевозок. Цель пересмотра заключалась прежде всего в том, чтобы ответственность за задержки рассматривалась с учетом «сетевой» системы.

B. МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ (МОС)

109. МОС не занимается подготовкой юридических текстов как таковых, однако подготовленные ею международные стандарты часто используются в качестве основы при представлении предложений и заключении контрактов в международной торговле. В конце 1975 года МОС опубликовала 2840 международных стандартов.

C. МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ (МСМС)

Международное законодательство в области морских перевозок

110. Международный союз морского страхования будет пристально следить за дальнейшей разработкой ЮНСИТРАЛ проекта конвенции о морской перевозке грузов. В этой связи в октябре 1975 года МСМС опубликовал брошюру «The Essential Role of Marine Cargo Insurance in Foreign Trade». Она была подготовлена Комитетом по ответственности перевозчиков и одобрена Советом МСМС на его конференции в сентябре 1975 года в Токио, Япония.

Смешанные перевозки

111. МСМС провел консультации с МТП относительно пересмотра брошюры МТП «Uniform Rules for a Combined Transport Document» (No. 298).

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

(В данном предметном указателе ссылка дается на пункты)

Автоматическая обработка данных
см. Облегчение торговых процедур
Агентство 73—77, 78
Аренда
см. Международные платежи
Гарантийное обеспечение товарами
см. Международные платежи

* A/10017, пункт 41 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 года, часть первая, II, 1).

Деликты
возможное исследование деликтного права 78—82
Добросовестное приобретение движимого имущества
см. Международная купля-продажа товаров
Договор
возможное исследование договорного права 78—82
кодификация договорного права 86—87
Документарные аккредитивы
см. Международные платежи
Защита потребителя 57—60
Инкассирование оборотных кредитно-денежных документов
см. Международные платежи
Иностранные решения (признание) 54
Исковая давность
см. Международная купля-продажа товаров
Коносаменты
см. Морская перевозка грузов
Контракты
см. Международные платежи
см. Типовые контракты
Международная купля-продажа товаров
добросовестное приобретение движимого имущества 88
исковая давность 43, 53
общие вопросы 42, 96, 107
Международные платежи
аренда 89—90
гарантийное обеспечение товарами 52
гарантийные договоры 61—62, 102
документарные аккредитивы 99—100
инкассирование оборотных кредитно-денежных документов 101
переводные векселя 41, 98
системы расчетов в переводных рублях 84—85
факторство 91
Международный торговый арбитраж 8, 45—47, 103—105
Многонациональные предприятия
в отношении европейского законодательства о компаниях 65
в отношении ограничительной деловой практики 36—38
в отношении экспорта развивающихся стран 39
Морские перевозки
Кодекс поведения линейных конференций 51
режим судов в иностранных портах 34
экономические последствия отсутствия связи между национальной принадлежностью судна и флагом регистрации 33
см. также Перевозка грузов морем
Облегчение торговых процедур
автоматическая обработка данных 12—14, 106
торговая документация 12—14
Общие условия купли-продажи
условия договоров, касающихся:
воздушной и смешанной перевозки 97
малой механизации 44
научно-исследовательских, проектно-конструкторских и экспериментальных работ 70
поставок товаров между странами — членами СЭВ 67
промышленного сотрудничества 5, 11
сельскохозяйственных продуктов 8—10, 40, 44
Ограничительная деловая практика
см. Многонациональные предприятия
Ответственность за товары 55, 66
Патенты и торговые знаки 63—64
Переводные векселя
см. Международные платежи
Перевозка грузов
автомобильным транспортом
в странах СЭВ 72
в Южной Америке 19—20
международная 16
воздушным и другими видами транспорта 97
воздушным транспортом 23—26
железнодорожным транспортом 19
морем
коносаменты 30—32, 48—50
чартер-партии 28—29
пересмотр Гаагских правил 107, 110
несколькими видами транспорта
в Южной Америке 21—22
международная 27, 108, 111
см. также воздушным и другими видами транспорта
ответственность перевозчика грузов 92
по внутренним водным путям 94
Подготовка кадров и помощь 35, 85
Согласование национального законодательства
см. Стандартизация
Стандартизация
для применения в контрактах 109
национального законодательства 15
Типовые контракты 44
Торговая документация
см. Облегчение торговых процедур
Торговые знаки
см. Патенты и торговые знаки
Транспортные средства на воздушной подушке

Юридический статус 93
Туризм 95
Условия штрафной неустойки 56
Факторство
см. Международные платежи
Хозяйственные организации
учреждение хозяйственных организаций в странах — членах СЭВ 68—69
Чартер-партии
см. Перевозка грузов морем
Экспорт развивающихся стран
см. Многонациональные предприятия

A. БИБЛИОГРАФИЯ

1. БИБЛИОГРАФИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

Brown A. T., U. N. Commission on International Trade Law (UNCITRAL), *International Lawyer* (1976), Vol. 10, p. 366.

Dahan M., L'entreprise face aux législations du commerce international, *Droit et pratique du commerce international*, 1975, No. 1.

Gilbert F., Le vide doctrinal et jurisprudentiel en matière de commerce international, *Droit et pratique du commerce international*, 1975, No. 1.

Herber R., Die Arbeiten des Ausschusses der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL), Recht der Internationalen Wirtschaft (1976), p. 125.

Immonen H. Pienempia Kirjoitelmia, *Eripainos Defensor Legislehdesta*, No. 9—10 (1975).

Kropholler J., Internationales Einheitsrecht, Allgemeine Lehren, Tübingen (1975) (Mohr/Siebeck).

Matteucci M., Activités en matière d'unification du droit privé [на англ. и франц. яз.], *Revue de droit uniforme*, 1974, No. 1, p. 12.

Matteucci M., Unificazione internazionale del diritto privato, Estratto dal «Novissimo Digesto Italiano», Torino, UTET (1974).

Ortiz Martin G., Derecho internacional privado y las Naciones Unidas, *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. 25, 1972, p. 163.

Scheffer H. E., Koersverkenningen ten aanzien van internationale unificatie van het handelsrecht, *Nederlands juristenblad*, (Zwolle), 1974, No. 14, p. 437.

Udina M., Recenti tendenze all'unificazione od armonizzazione de diritto internazionale privato in Europa, *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. 25, 1972, p. 385.

UNCITRAL 1975, *Journal of World Trade Law*, 1976, Vol. 10, p. 157.

2. МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ

Basnayake S., Law relating to the international sale of goods, *Asian-African Legal Consultative Committee Reports*, 1972, 13, p. 30.

Bess J., Übereinkommen über die Verjährungsfrist beim internationalen Kauf und die Ausschlussfristen der Art. 39 und 49 EKG, *Recht der Internationalen Wirtschaft*, 1975, p. 130.

Giardina S., La prescrizione in tema di vendite internazionali: la convenzione promosso delle Nazioni Unite, *Revista di diritto internazionale privato e processuale*, 1975, p. 465.

Huang S., Uniform law on the international sale of goods with special reference to warranty, comparative aspects, Pophak, *The Seoul Law Journal*, special issue, III, 1972, p. 221.

Nahn P., La vente internationale [на франц. и нем. яз.], Les clauses contractuelles dans les échanges commerciaux, 4e séminaire des facultés de droit de Montpellier et de Heidelberg, 1972, p. 157.

Landfermann H.—G., Das UNCITRAL — Übereinkommen über die Verjährung beim internationalen Warenkauf, *el Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, Vol. 39, 1975, p. 253.

Stotter V., Internationales Einheitskaufrecht, München (1974).

Vilus J., Konvencija o zastarelosti u oblasti medunarodne prodaje robe od 1974 godine, *Jugoslovenska revija za medunarodno pravo*, Beograd, 21: pp. 141—156 (1974), No. 1—3.

[Резюме на англ. яз.: Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров 1974 года].

3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

Coing H., Zur Rechtsstellung des gutgläubigen Wechselerwerbers — der Entwurf der Kommission für Internationales Handelsrecht bei den Vereinten Nationen zur Genfer Wechselrecht-Konvention, *Wirtschaftsfragen der Gegenwart* (1974), p. 443.

Drobnig U., Mobiliarsicherheiten im internationalen Wirtschaftsverkehr [Резюме на англ. яз.], *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 38, 1974, p. 468.

Molle S., Regole e usi uniformi relativi ai crediti documentari nella revisione 1975, Banca, Borsa e Titoli di Credito (1975), P. J., p. 333.

Moreau R., Naissance et révision des règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires 1933—1951, 1962—1975, *Revue de la Banque*, 1975, p. 271.

4. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТОРГОВЫЙ АРБИТРАЖ

Achebe I., The United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards of June 10, 1958; implications for United States investors in Nigeria, *Texas International Law Journal*, Austin, Texas, 9, 1974, p. 157.

Araujo Valdivia Z., Simposio sobre arbitraje mercantil internacional, *La Justicia*, 33, 1974, p. 42.

Coing H., Materielles Recht und Verfahrensrecht in der internationalen Schiedsgerichtsbarkeit, in: Fabricius, Law and international trade, Festschrift für Clive M. Schmitthoff zum 70. Geburtstag. Frankfurt/Main, Athenäum, 1973, p. 19.

Deschamps M.-E., Traits caractéristiques et dévelopements recents de l'arbitrage dans les pays de l'Est, *Annales d'Etudes Internationales*, 1974, Vol. 5.

Ferri G., Funzione dell'arbitrato nella società moderna, *Revista del diritto generale delle obligazioni*, (Milano), 72, 1974, p. 63.

Franchi G., Criteri di decisione arbitrale e arbitrato internazionale, *Archivo Guiridico «Filippo Serafini»*, 136, 1974, p. 117.

Hene D. H., (Ed.) Arbitration, *Journal of Business Law*, 1974, p. 2288.

von Hoffmann B., UNCITRAL Rules für internationale Schiedsverfahren, *Recht der Internationalen Wirtschaft* (1976), p. 1.

Karmali A. E., International commercial arbitration, Bombay, Tripathi (1974).

von Mangoldt H., Die Schiedsgerichtsbarkeit als Mittel internationaler Streitschlichtung, Vol. 63 der Beiträge zum ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht, Berlin — Heidelberg — New York, Springer, (1974), 214 p.

Tarzia G., Controllo arbitrale e controllo giudiziario della competenza dell'arbitro secondo la convenzione europea sull'arbitrato commerciale internazionale, *Rivista di Diritto Processuale*, 29, 1974, p. 321.

5. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Assert T. M. C., Choice of law in bills of lading, *Journal of maritime law and commerce*, 1974, Vol. 5, p. 355.

Assert T. M. C., Golden limitations of liability in international transport conventions and the currency crisis, *Journal of maritime law and commerce*, 1974, Vol. 5, p. 645.

Dani A., Transporto marittimo con pluralità di vettori e prospettive di regolamentazione uniforme [на итал. и англ. яз.], *Il dirritto marittimo, 76*, (1974), P. J., p. 454.

Herber R., Die Revision der Haager Regeln, Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht. Hamburg, Heft 116 (1974), p. 18.

Kimball J. D., Shipowner's Liability and the Proposed Revision of the Hague Rules, *Journal of maritime law and commerce*, Vol. 7, 1975, p. 217.

Latron P., Va-t-on vers une responsabilité du transporteur maritime de marchandises? Le Droit Maritime Français, No 327, 1976, p. 131.

Mankabady S., Interpretation of the Hague Rules, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1974, p. 125.

Sevon L., Om ansvarsbegränsningsbelopp i internationella konventioner, *Defensor Legis*, 1974, p. 412.

Sweeney J. C., The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea, *Journal of maritime law and commerce*, Vol. 7, 1975, p. 69.

B. ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ ЮНСИТРАЛ

Документы девятой сессии Комиссии

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
A. ДОКУМЕНТЫ ОБЩЕГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ	
Международное законодательство в области морских перевозок; замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов: записка Генерального секретаря	A/CN.9/109 и Add.1
Международное законодательство в области морских перевозок; анализ замечаний правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/110
Подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли: записка Генерального секретаря	A/CN.9/111
Международный торговый арбитраж; пересмотренный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ): доклад Генерального секретаря	A/CN.9/112 и Add.1
Международный торговый арбитраж; пересмотренный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ); альтернативный проект положений для проекта арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ: рабочий документ, подготовленный Секретариатом	A/CN.9/113
Международный торговый арбитраж; проект арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ; шкала гонораров арбитров: записка Секретариата	A/CN.9/114
Международное законодательство в области морских перевозок; проект конвенции о морской перевозке грузов; проект статей, касающихся выполне-	

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
ния оговорок и других заключительных положений: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/115 и Add.1
Доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее седьмой сессии (Женева, 5—16 января 1976 года)	A/CN.9/116
Международные платежи: доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее четвертой сессии (Нью-Йорк, 2—12 февраля 1976 года)	A/CN.9/117
Ратификация конвенций, касающихся права международной торговли, или присоединение к ним: записка Генерального секретаря	A/CN.9/118
Текущая деятельность международных организаций в области согласования и унификации права международной торговли: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/119
Предварительная повестка дня, аннотация предварительной повестки дня и предварительное расписание заседаний: записка Генерального секретаря	A/CN.9/120
Подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли: записка Генерального секретаря	A/CN.9/121
Соответствующие положения резолюций шестой и седьмой специальных сессий Генеральной Ассамблеи: записка Генерального секретаря	A/CN.9/122
Международная купля-продажа товаров: записка Генерального секретаря . .	A/CN.9/123
Дата и место проведения десятой сессии: записка Генерального секретаря . .	A/CN.9/124

B. ДОКУМЕНТЫ ОГРАНИЧЕННОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Пленарные заседания

Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ: доклад Комитета полного состава II	A/CN.9/IX/CRP.1
Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ; доклад Комитета полного состава II: поправки, предложенные представителем Норвегии	A/CN.9/IX/CRP.2
Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ; пункт 2 статьи 1: предложение Рабочей группы, состоящей из представителей Ганы, Мексики, Соединенных Штатов и СССР	A/CN.9/IX/CRP.3
Проект доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее девятой сессии (12 апреля — 7 мая 1976 года)	A/CN.9/IX/CRP.4 и Add.1—5

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Часть III доклада Комитета полного состава I; проект конвенции о морской перевозке грузов: текст, принятый Комитетом	A/CN.9/IX/CRP.5 и Add.1 и 2
Проект конвенции о морской перевозке грузов	
Комитет полного состава I	
Предложение относительно пункта 5 статьи 1, представленное делегацией Соединенного Королевства	A/CN.9/IX/C.1/CRP.1
Предложение относительно нового пункта 5 статьи 2, представленное делегацией Соединенного Королевства . .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.2
Поправки, представленные представителем Норвегии (статьи 1, 4, 6 и 11) . .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.3
Предложение относительно статьи 1, представленное представителем Австрии	A/CN.9/IX/C.1/CRP.4
Поправки, предложенные представителем Сингапура (статьи 1, 2, 4—13, 19 и 21)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.5
Тексты, предложенные Рабочей группой для пунктов 1—4 статьи 1	A/CN.9/IX/C.1/CRP.6
Текст пункта 2 статьи 4, предложенный Соединенным Королевством	A/CN.9/IX/C.1/CRP.7
Япония: предложение об изменении пункта 4 статьи 2	A/CN.9/IX/C.1/CRP.8
Предложение по пункту 5 статьи 1, внесенное представителем Франции . .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.9
Тексты статей 2 и 16, предложенные Норвегией	A/CN.9/IX/C.1/CRP.10
Поправка к пункту 1 статьи 5, предложенная представителем Японии . . .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.11
Поправка к статье 2, предложенная представителем Польши	A/CN.9/IX/C.1/CRP.12
Статьи 1—5: решения, принятые Комитетом, и тексты, предложенные рабочими группами	A/CN.9/IX/C.1/CRP.13
Предложение по пункту 4 статьи 2, представленное представителем Франции	A/CN.9/IX/C.1/CRP.14
Статья 5: предложение Соединенного Королевства, СССР, Федеративной Республики Германии и Японии	A/CN.9/IX/C.1/CRP.15
Поправки, предложенные Соединенным Королевством (статьи 5, 10, 11, 19—21 и 25)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.16
Текст пунктов 1 и 2 статьи 4, предложенный Норвегией, СССР, Соединенными Штатами и Федеративной Республикой Германии	A/CN.9/IX/C.1/CRP.17
Поправки, предложенные представителем Филиппин (статьи 5 и 6)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.18
Поправка, предложенная представителем Венгрии (статья 8)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.19

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Предлагаемый Специальной рабочей группой новый пункт 5 статьи 2 (Бельгия, Нигерия, Норвегия, Соединенное Королевство и Франция)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.20
Поправки, представленные представителем Норвегии (статья 20)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.21 и Corr.1
Поправки, предложенные представителем Соединенных Штатов (статья 11) . .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.22
Поправка, предложенная представителем Бельгии (статья 5)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.23
Поправка, предложенная представителем Японии (статья 9)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.24
Поправка, предложенная представителем Японии (статья 12)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.25
Поправка к статье 5, предложенная представителем Франции	A/CN.9/IX/C.1/CRP.26
Предложение Норвегии в отношении статьи 8	A/CN.9/IX/C.1/CRP.27
Предложения относительно статей 16, 17 и 23, представленные представителем Японии	A/CN.9/IX/C.1/CRP.28
Тексты статьи 6, предложенные Редакционной группой (Гана, Норвегия, Соединенные Штаты, СССР, Филиппины и Япония)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.29A
Поправка к статье 21, предложенная представителем Японии	A/CN.9/IX/C.1/CRP.29B
Поправка, предложенная представителем Федеративной Республики Германии (заключительные положения) . . .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.30
Совместное предложение Ганы, Норвегии и Соединенного Королевства (статья 24)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.31
Совместное предложение Норвегии и Соединенных Штатов (статья 11) . . .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.32
Согласованный текст, предложенный председателем Рабочей группы по статье 8 (Австралия, Венгрия, Гана, Греция, Норвегия, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты, СССР и Франция)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.33
Поправки к пунктам 1 и 2 статьи 13, предложенные представителем Греции	A/CN.9/IX/C.1/CRP.34
Проект доклада Комитета I	A/CN.9/IX/C.1/CRP.35 и Add.1—12
Статьи 1—6: тексты, предложенные Рабочей группой, состоящей из представителей Аргентины, Венгрии, Ганы, Норвегии, Сингапура, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов, СССР, Сьерра Леоне, Франции, Чехословакии и Японии	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36
Статьи 7—11: тексты, предложенные Рабочей группой	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.1
Статьи 1—11: тексты, предложенные Рабочей группой	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.2

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Статьи 12—18: тексты, предложенные Рабочей группой	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.3
Статьи 19—22: тексты, предложенные Рабочей группой	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.4
Пункт 6 статьи 5; пункт 3 статьи 21; статьи 23, 24 и 25: тексты, предложенные Рабочей группой	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.5
Статья 21: поправка, представленная представителем Франции	A/CN.9/IX/C.1/CRP.37
Поправка, предложенная Австралией (заключительные положения) . . .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.38
Статья 13: совместное предложение Норвегии и Соединенного Королевства .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.39
Статья 13: предложение об определении опасных грузов	A/CN.9/IX/C.1/CRP.40
Предложение Норвегии в отношении нового пункта 1-*бис* статьи 22	A/CN.9/IX/C.1/CRP.41
Статья 20: поправка, предложенная представителем Франции	A/CN.9/IX/C.1/CRP.42
Пункт 1 статьи 19: поправка, предложенная представителями Соединенного Королевства и Японии	A/CN.9/IX/C.1/CRP.43
Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ	
Комитет полного состава II	
Доклад Редакционной группы по статьям 1 и 2 (Бельгия и Соединенное Королевство)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.1
Доклад Редакционной группы по статье 9 (Бельгия, Мексика и Соединенное Королевство)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.2
Доклад Редакционной группы по статье 5 (Франция и Мексика)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.3
Доклад Редакционного комитета по статье 14 (Индия, СССР, Федеративная Республика Германии, Чехословакия и Международная торговая палата) .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.4
Доклад Редакционной группы по пункту 2 статьи 12 (Мексика и Франция)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.5
Доклад Редакционного комитета по статье 15 (Нигерия и Франция)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.6
Изменение редакции пунктов 1 и 3 статьи 17 в соответствии с решениями Комитета (Секретариат)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.7
Решение Комитета II в отношении пункта 3 статьи 18	A/CN.9/IX/C.2/CRP.8
Решение, принятое Комитетом II в отношении статьи 11	A/CN.9/IX/C.2/CRP.9
Редакционная группа по статьям 17 (2) и 18 (2) (Венгрия и Соединенное Королевство)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.10
Доклад о редакционных изменениях в статье 10 (Секретариат)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.11
Сообщение СССР по пункту 3 статьи 12	A/CN.9/IX/C.2/CRP.12

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Доклад Редакционной группы по статье 3 (Норвегия, Соединенные Штаты и Федеративная Республика Германии) .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.13
Доклад Редакционной группы по статьям 17 (3), 18 (4) и 19 (3) (Индия, Соединенное Королевство, СССР и Федеративная Республика Германии) . .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.14
Доклад Редакционной группы по поправке к статье 1	A/CN.9/IX/C.2/CRP.15
Доклад Редакционной группы по статьям 20 и 21 (Соединенное Королевство и СССР)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.16
Доклад Редакционной группы по статье 23 (Соединенные Штаты)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.17
Доклад о решениях, принятых Комитетом II, и предлагаемый текст статьи 22 (Болгария и Соединенные Штаты) . .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.18
Доклад о решении, принятом Комитетом II по пункту 4 статьи 24	A/CN.9/IX/C.2/CRP.19
Доклад о редакционных изменениях к статье 10 (Секретариат)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.20
Доклад Редакционной группы по статьям 7, 8 и 8-*бис* (Соединенные Штаты, СССР, Федеративная Республика Германии и Франция)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.21
Доклад Редакционной группы по статье 4 (Австрия и Соединенное Королевство)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.22
Доклад Редакционной группы по статье 19 (Гана, Мексика и Польша) . . .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.23
Доклад Редакционной группы по пункту 2 статьи 27 (Соединенное Королевство, СССР и Федеративная Республика Германии)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.24
Предложения Бельгии и Соединенного Королевства о новой статье 25-*бис* . .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.25
Доклад Редакционной группы по статье 25 (Бельгия, Мексика и Филиппины)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.26
Доклад Редакционной группы по новой статье 26-*бис* в разделе IV (Федеративная Республика Германии и Франция)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.27
Изменения, сделанные или предложенные к пунктам 1 и 2 статьи 29	A/CN.9/IX/C.2/CRP.28
Доклад о решениях, принятых в отношении пунктов 4 и 7 статьи 27	A/CN.9/IX/C.2/CRP.29
Проект доклада Комитета полного состава II об обсуждении им Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ	A/CN.9/IX/C.2/CRP.30 и Add.1—9
Доклад об изменениях в статьях 30 и 31	A/CN.9/IX/C.2/CRP.31
Решение Комитета II относительно статьи 28	A/CN.9/IX/C.2/CRP.32

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Доклад Редакционной группы по части статьи 33 (Соединенные Штаты и Франция)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.33
Доклад Редакционной группы по части статьи 34 (Соединенные Штаты и Франция)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.34
Текст Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ	A/CN.9/IX/C.2/CRP.35 и Add.1 и 2
Доклад Координационной группы по пункту 1 *a* статьи 33 (Австрия, Бельгия, Нигерия, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты, СССР и Филиппины)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.36

С. ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Список участников	A/CN.9/INF.8 и Corr.1

Рабочая группа по международной купле-продаже товаров, седьмая сессия

А. РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ

Записка Генерального секретаря: проект комментария к проекту конвенции о международной купле-продаже товаров	A/CN.9/WG.2/WP.22
Предварительная повестка дня и аннотации	A/CN.9/WG.2/WP.24
Замечания и предложения наблюдателя от Норвегии по проекту конвенции о международной купле-продаже товаров, утвержденному или отложенному для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой на ее первых шести сессиях	A/CN.9/WG.2/WP.25

В. ДОКУМЕНТЫ ОГРАНИЧЕННОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Доклад Редакционной группы:	
Часть I. Основные положения	
Глава I. Сфера применения	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.1 и Add.1—8
Проект доклада Рабочей группы, Женева, 5—16 января 1976 года	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.2 и Add.1 и 2

Рабочая группа по международным оборотным документам, четвертая сессия

А. РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ

Предварительная повестка дня	A/CN.9/WG.IV/WP.5

В. ДОКУМЕНТЫ ОГРАНИЧЕННОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Проект единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях: проект текста статьи 79	A/CN.9/WG.IV/CRP.9
Проект единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях и комментарий	A/CN.9/WG.IV/CRP.10 и Add.1—6