

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 ответственно-

сти 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, ка-

сающемся 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 именованным, 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 коносамент, 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. Необходи-

\* 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».

Г. 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

А. Нет необходимости добавлять в пункте 1 *d* и *e* выражение «или другой документ» после слова «коносамент». Было бы предпочтительнее упомянуть «коносамент» только для того, чтобы избежать неясности в отношении документа, который обеспечивает основу применимости данной конвенции.

В. 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 грузо-

отправителя 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

А. 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».

В. Если придерживаться логики, то вместо нынешнего порядка порядок обозначения подпунктов пункта 2 должен быть изменен следующим образом: *c, a, b*.

## Статья 5

А. 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».

В. 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».

С. Включение в статью 5 принципа ответственности за задержку в доставке груза считается существенным изменением принципов ответственности.

Д. 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 исключение 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. комментарии к статье 2, выше.)

*Статья 10*

А. 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.

В. 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*

А. К этой статье относятся аналогичные замечания относительно выражения «по договору».

В. 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*

А. 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 А (3) статьи 22.

В. Второе предложение пункта А (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.

она не наносила ущерба применению Йорк-Антверпенских правил, касающихся урегулирования общей аварии.

*Статья 24*

По нашему мнению, формулировка этой статьи должна быть изменена таким образом, чтобы

*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 (А/СN.9/110) \***

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>		<i>Стр.</i>
I. ВВЕДЕНИЕ . . . . .	313	Статья 12. Общее правило . . . . .	341
II. АНАЛИЗ ЗАМЕЧАНИЙ . . . . .	314	Статья 13. Особые правила об опасных грузах . . . . .	341
А. Замечания по проекту конвенции в целом . . . . .	314	<b>ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ</b>	<b>344</b>
В. Замечания по положениям проекта конвенции	315	Статья 14. Выдача коносамента . . . . .	344
<b>ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</b>	<b>315</b>	Статья 15. Содержание коносамента . . . . .	344
Статья 1. Определения . . . . .	315	Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила . . . . .	346
Статья 2. Сфера применения . . . . .	318	Статья 17. Гарантии грузоотправителя . . . . .	348
Статья 3. Толкование конвенции . . . . .	320	Статья 18. Другие документы, помимо коносамента . . . . .	349
<b>ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА</b>	<b>320</b>	<b>ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ</b>	<b>349</b>
Статья 4. Период ответственности . . . . .	320	Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке . . . . .	349
Статья 5. Общие правила . . . . .	322	Статья 20. Исковая давность . . . . .	351
Статья 6. Пределы ответственности . . . . .	331	Статья 21. Юрисдикция . . . . .	352
Статья 7. Иски в случае деликта . . . . .	336	Статья 22. Арбитражное разбирательство	355
Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности . . . . .	336	<b>ЧАСТЬ VI. ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ</b>	<b>356</b>
Статья 9. Палубный груз . . . . .	337	Статья 23. Договорные условия . . . . .	356
Статья 10. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика . . . . .	339	Статья 24. Общая авария . . . . .	356
Статья 11. Сквозная перевозка	340	Статья 25. Другие конвенции . . . . .	357
<b>ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ</b>	<b>341</b>		

**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 А/СN.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 конкрет-

ного 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 А/СN.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.