

#### IV. ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО О МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ

Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбург)\*: записка секретариата (A/CN.9/306) [Подлинный текст на английском языке]

##### ВВЕДЕНИЕ

1. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбург) (ниже именуемая "Гамбургскими правилами") была принята 31 марта 1978 года дипломатической конференцией, созванной Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в Гамбурге, Федеративная Республика Германии. Конвенция основана на проекте, подготовленном Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ).

2. Гамбургские правила устанавливают единообразный правовой режим, регулирующий права и обязанности грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей по договору морской перевозки грузов. Основное внимание в них уделяется ответственности перевозчика за утрату и повреждение грузов, а также за задержку в сдаче груза. Они касаются также ответственности грузоотправителя за ущерб, причиненный перевозчику, и за повреждение судна, а также некоторых обязанностей и обязательств грузоотправителя в связи с опасными грузами. Другие положения Гамбургских правил касаются транспортных документов, выдаваемых перевозчиком, включая коносаменты и необоротные транспортные документы, а также исковой давности, юрисдикции и арбитражного разбирательства в соответствии с Конвенцией.

3. По состоянию на 16 февраля 1988 года двенадцать стран ратифицировали Конвенцию или присоединились к ней. Этими странами являются: Барбадос, Ботсвана, Венгрия, Египет, Ливан, Марокко, Объединенная Республика Танзания, Румыния, Сенегал, Тунис, Уганда и Чили. Для вступления Конвенции в силу необходимо, чтобы двадцать государств ратифицировали ее или присоединились к ней.

##### I. ИСТОРИЯ ПРИНЯТИЯ ГАМБУРГСКИХ ПРАВИЛ

###### A. Гаагские правила

4. Гамбургские правила являются результатом попыток установить современный и единообразный международный правовой режим, регулирующий морскую перевозку грузов. На протяжении многих лет значительная часть морских перевозок грузов регулировалась правовым режимом, центральным звеном которого являлась Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, принятая 25 августа 1924 года в Брюсселе, известная также под названием "Гаагские правила".

5. Гаагские правила устанавливают императивный правовой режим, регулирующий ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, перевозимого по коносаменту. Они охватывают период с момента погрузки груза на судно до момента его выгрузки. В соответствии с их положениями перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение, вызванные тем, что он не проявил должной предусмотрительности для обеспечения мореходности судна, надлежащего укомплектования экипажем, оснащения и снабжения судна, а также для обеспечения пригодных и безопасных складских помещений для выполнения перевозки груза. Вместе с тем Гаагские правила содержат длинный перечень

---

\*Настоящая записка подготовлена секретариатом Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) только для информационных целей; она не является официальным комментарием к Конвенции.

обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Возможно, наиболее значительным из этих обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, является тот случай, когда утрата или повреждение груза явились результатом ошибок в навигации или управлении судном.

6. Гаагские правила дважды изменялись с момента их принятия, впервые в 1968 году (с помощью протокола, ниже именуемого "Висбийским протоколом"), а второй раз - в 1979 году (с помощью протокола, ниже именуемого "Дополнительным протоколом 1979 года"). Эти поправки касаются главным образом финансовых пределов ответственности в соответствии с Гаагскими правилами. Они не изменяют основной режим ответственности, установленный Гаагскими правилами, или же предусматриваемое ими распределение рисков.

#### В. Неудовлетворенность системой, устанавливаемой Гаагскими правилами

7. С течением времени возрастала неудовлетворенность системой, обеспечиваемой Гаагскими правилами. Эта неудовлетворенность отчасти основывалась на том мнении, что устанавливаемое Гаагскими правилами общее распределение обязанностей и рисков, которое в значительной степени благоприятствует интересам перевозчиков за счет грузоотправителей, является несправедливым. Отмечалось, что некоторые положения Гаагских правил являются двусмысленными и неопределенными, а это, как утверждалось, приводит к повышению транспортных издержек и еще более увеличивает риски, которые несут грузоотправители. Неудовлетворенность Гаагскими правилами основывалась также на том мнении, что изменения условий, технологии и практики в области морских перевозок привели к тому, что многие черты Гаагских правил, которые, возможно, были уместными в 1924 году, стали неуместными в настоящее время.

#### С. Меры, направленные на пересмотр права, регулирующего морскую перевозку грузов

8. Вопрос о пересмотре права, регулирующего морскую перевозку грузов, впервые был поднят делегацией Чили на первой сессии ЮНСИТРАЛ в 1968 году. Вскоре после этого Генеральная Ассамблея рекомендовала ЮНСИТРАЛ рассмотреть возможность включения этого вопроса в число первоочередных тем ее программы работы. ЮНСИТРАЛ приняла такое решение на своей второй сессии в 1969 году.

9. Примерно в то же время началось изучение вопросов права, касающегося коносаментов и морской перевозки грузов, Рабочей группой Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). Рабочая группа пришла к выводу о том, что нормы и практика, регулирующие коносаменты, включая те, которые содержатся в Гаагских правилах, а также в Гаагских правилах с поправками, внесенными Висбийским протоколом, следует изучить и в случае необходимости пересмотреть и усилить и что следует подготовить новую международную конвенцию. Цель этой работы должна была заключаться в устранении существующих неясностей и неопределенности в действующем праве, а также в установлении сбалансированного распределения обязанностей и рисков между грузовладельцами и перевозчиками. Рабочая группа рекомендовала, чтобы эту работу проделала ЮНСИТРАЛ. В 1971 году ЮНСИТРАЛ приняла решение приступить к этой работе.

10. К 1976 году ЮНСИТРАЛ завершила разработку и утвердила текст проекта конвенции о морской перевозке грузов. После этого Генеральная Ассамблея созвала дипломатическую конференцию в Гамбурге, которая приняла Гамбургские правила в 1978 году.

## II. ОСНОВНЫЕ ЧЕРТЫ ГАМБУРГСКИХ ПРАВИЛ

### А. Сфера применения

11. С целью достижения на международном уровне единообразия в праве, регулирующем морскую перевозку грузов, для Гамбургских правил была установлена сравнительно широкая сфера применения: значительно шире, чем для Гаагских правил. Гамбургские правила

применяются ко всем договорам морской перевозки грузов между двумя различными государствами, если в соответствии с договором либо порт погрузки, либо порт разгрузки расположены в одном из договаривающихся государств, если груз выгружается в одном из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре, и если такой порт находится в одном из договаривающихся государств, или если коносамент или другой документ, подтверждающий договор, выдан в одном из договаривающихся государств. В дополнение к этим случаям Гамбургские правила применяются, когда коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, предусматривает применение этих правил. Применение данных правил не зависит от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

12. Гамбургские правила не применяются к чартерам. Однако они применяются к коносаментам, выдаваемым согласно чартерам, если эти коносаменты регулируют отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

13. Следует отметить, что в отличие от Гаагских правил, которые применяются лишь в том случае, когда перевозчиком выдается коносамент, Гамбургские правила регулируют права и обязанности сторон договора морской перевозки независимо от того, был ли выдан коносамент. Это имеет все более важное значение, поскольку все больше грузов перевозится на основании необоротных транспортных документов, не являющихся коносаментами.

#### В. Период ответственности

14. Гаагские правила охватывают лишь период от момента погрузки груза на судно и до момента его выгрузки. Они не распространяются на утрату или повреждение груза, возникающие в то время, когда груз находится в ведении перевозчика до погрузки или после выгрузки.

15. В современной практике морских перевозок перевозчики зачастую принимают и хранят груз в порту до начала и после окончания фактической морской перевозки. Было установлено, что в большинстве случаев утрата и повреждение грузов происходят во время нахождения груза в порту. Для обеспечения того, чтобы ответственность за утрату или повреждение груза несла сторона, в ведении которой находится груз и которая в связи с этим находится в лучшем положении для того, чтобы предотвратить утрату или повреждение груза Гамбургские правила применяются ко всему периоду, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

#### С. Основания ответственности перевозчика

16. Основания ответственности перевозчика в соответствии с системой Гаагских правил представляли собой одно из принципиальных соображений, обусловивших стремление к пересмотру режима, которое в конечном итоге привело к принятию Гамбургских правил. Хотя Гаагские правила предусматривают, что перевозчик несет ответственность за утрату и повреждение, вызванные тем, что он не проявил должной предусмотрительности для обеспечения мореходности судна, надлежащего укомплектования экипажем, оснащения и снабжения судна или же для обеспечения пригодных и безопасных складских помещений для выполнения перевозки груза, существует длинный перечень различных обстоятельств, освобождающих перевозчика от этой ответственности. Эти положения основаны на положениях об освобождении от ответственности, которые часто встречались в коносаментах в начале 20-х годов, когда принимались Гаагские правила. Возможно, наиболее важным из этих обстоятельств, освобождающих от ответственности, является тот случай, когда утрата или повреждение груза явились результатом ошибок в навигации или управлении судном, т.е. так называемый случай "навигационной ошибки". В результате этих исключений грузоотправитель несет значительную часть риска утраты или повреждения его груза.

17. Такая система ответственности, особенно исключение на основании навигационной ошибки, первоначально обосновывалась тем, что судовладелец не способен поддерживать связь и устанавливать эффективный контроль над своим судном и экипажем в ходе длительных морских рейсов, а также традиционной концепции, в соответствии с которой океанское плавание представляет собой совместное предприятие перевозчика и владельца груза. Вместе с тем последующий прогресс в области средств связи и сокращение времени морских рейсов привели к тому, что эти обоснования устарели. Данная система ответственности не имеет аналогов в праве, регулирующем перевозку другими видами транспорта. Кроме того, она считается противоречащей как общей правовой концепции, согласно которой сторона должна уплачивать компенсацию за утрату или повреждение, возникшие по ее вине или по вине ее служащих или агентов, так и экономической концепции, согласно которой ответственность за убытки должна нести та сторона, которая была в состоянии принять меры к тому, чтобы избежать их.

18. Гамбургские правила устанавливают более сбалансированное и справедливое распределение рисков и обязанностей между перевозчиками и грузоотправителями. Ответственность базируется на принципе презумпции вины или небрежности. Это означает, что перевозчик несет ответственность в том случае, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, и он может избежать ответственности только в том случае, если докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. Этот принцип используется вместо перечисления обязательств перевозчика и установления длительного перечня обстоятельств, освобождающих его от ответственности, в соответствии с Гаагскими правилами, и при этом устраняется освобождение от ответственности за утрату или повреждение груза, вызванные ошибкой в навигации или управлении судном. Ответственность перевозчика в соответствии с Гамбургскими правилами соответствует ответственности, устанавливаемой для перевозчиков в соответствии с международными конвенциями, регулирующими перевозку грузов другими видами транспорта, такими как автомобильный и железнодорожный.

#### D. Палубный груз

19. Морские грузы, перевозимые на палубе, традиционно были объектом высокого риска утраты или повреждения в связи с неблагоприятными погодными условиями или другими причинами. Поэтому Гаагские правила не охватывают грузы, перевозимые на палубе по соглашению сторон, и позволяют перевозчику отказаться от любой ответственности за такой груз. Вместе с тем развитие транспорта и методов упаковки, особенно контейнеризация, сделали возможной сравнительно безопасную перевозку грузов на палубе. На практике контейнеры часто размещаются на палубах современных контейнеровозов.

20. В Гамбургских правилах эти изменения приняты во внимание. Во-первых, они прямо разрешают перевозчику перевозить грузы на палубе не только в случае согласия грузоотправителя, но и в том случае, когда такая перевозка соответствует обычаю данной отрасли торговли, либо требуется по закону. Во-вторых, Гамбургские правила возлагают на перевозчика основанную на презумпции вины или небрежности ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, который ему разрешено перевозить на палубе. Если он перевозит груз на палубе без такого разрешения, то он несет ответственность за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче груза, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, и не имеет возможности снять с себя ответственность, доказав, что разумные меры по недопущению утраты, повреждения или задержки были приняты.

#### E. Ответственность за задержку

21. До недавнего времени морские перевозки были связаны со многими неконтролируемыми опасностями, которые часто приводили к задержкам и изменению маршрутов судов. Вследствие такой непредсказуемости Гаагские правила не охватывали ответственность перевозчика за задержку в сдаче груза. Вместе с тем в результате появления современных

технологий морских перевозок, составления достоверных морских карт и появления современных и эффективных методов навигации морские перевозки стали в меньшей степени подвергаться риску задержки и стали в большей степени предсказуемыми. Грузоотправители стали полагаться на обязательство перевозчиков сдать груз в течение указанного срока и рассчитывать на выполнение такого обязательства. В связи с этим Гамбургские правила регулируют ответственность перевозчика за задержку в сдаче груза так же, как и ответственность за утрату или повреждение груза, то есть в соответствии с принципом презумпции вины или небрежности.

#### Г. Финансовые пределы ответственности

22. Гамбургские правила ограничивают ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза суммой, равной 835 расчетным единицам за место или другую единицу отгрузки, или 2,5 расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Перевозчик и грузоотправитель могут договориться об установлении более высоких, но не более низких пределов ответственности.

23. Расчетной единицей является специальное право заимствования (СПЗ), как оно определено Международным валютным фондом (МВФ). Правила предусматривают подробные положения относительно метода пересчета установленных в расчетных единицах пределов в национальные валюты, а также содержат специальные положения для некоторых государств, не являющихся членами МВФ. Пределы ответственности в соответствии с Гамбургскими правилами на 25 процентов превышают пределы, установленные Дополнительным протоколом 1979 года, в котором также в качестве расчетной единицы используется СПЗ. В Гаагских правилах и Висбийском протоколе пределы ответственности устанавливаются в расчетных единицах, основанных на определенной количестве золота. Поскольку национальные валюты уже не имеют фиксированной стоимости по отношению к золоту, величина этих пределов в национальных валютах колеблется.

24. В Гамбургских правилах сохранена двойная система, принятая в Висбийском протоколе и основанная на подсчете сумм за упаковку/килограмм. Цель этой системы заключается в том, чтобы учесть, что соотношение стоимости и веса различных грузов, перевозимых морем, существенно варьируется. Морскими грузами могут быть, с одной стороны, массовые грузы, имеющие сравнительно низкую стоимость по отношению к весу, и, с другой стороны, крупномасштабное сложное оборудование, имеющее значительно более высокое соотношение между стоимостью и весом.

25. В соответствии с этой двойной системой сравнительно низкий предел в размере двух с половиной расчетных единиц за килограмм применяется к неупакованным сырьевым товарам, перевозимым навалом, в то время как более высокий предел за упаковку груза применяется в отношении товаров, перевозимых в упаковках или иных единицах отгрузки. Переходная величина по весу составляет 334 килограмма: если вес какой-либо упаковки или единицы отгрузки ниже этого уровня, применяется предел ответственности за упаковку; при весе свыше этого уровня будет применяться предел ответственности за килограмм. Для целей исчисления пределов ответственности считается, что упаковками или единицами отгрузки, содержащимися в контейнере, являются те, которые перечислены в коносаменте или ином транспортном документе, подтверждающем договор перевозки.

26. Ответственность перевозчика за задержку в сдаче груза ограничивается суммой, в два с половиной раза превышающей размер фрахта, подлежащего уплате за перевозку задержанного груза, но не превышающей общую сумму фрахта, подлежащего уплате в соответствии с договором перевозки.

27. Гамбургские правила предусматривают ускоренную процедуру пересмотра пределов ответственности в случае существенного изменения реальной величины этих пределов, вызванного, например, инфляцией.

### Г. Права служащих и агентов перевозчика

28. Если служащий или агент перевозчика докажет, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, он имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно Гамбургским правилам вправе сослаться сам перевозчик.

### II. Утрата права на ограничение ответственности

29. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче груза явились результатом действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки. Служащий или агент перевозчика не имеет права на ограничение ответственности в случае подобных действий с его стороны.

### I. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика; сквозная перевозка

30. Перевозчик может заключить договор морской перевозки с грузоотправителем, но поручить перевозку или часть ее другому перевозчику. Перевозчик по договору в таких случаях часто включает в коносамент оговорку о том, что он освобождается от ответственности за утрату или повреждение груза по вине фактического перевозчика. Грузоотправители сталкиваются с трудностями в тех правовых системах, которые признают эти оговорки об освобождении от ответственности, поскольку они должны требовать компенсации от фактического перевозчика, который, возможно, либо не известен грузоотправителю, либо эффективно ограничил или исключил свою ответственность, либо у грузоотправителя может не иметься возможности предъявить ему иск в надлежащем судебном органе. Гаагские правила не затрагивают вопроса об ответственности фактического перевозчика.

31. В подобных случаях Гамбургские правила уравнивают интересы грузоотправителей и перевозчиков. Они предоставляют перевозчику по договору право освободиться от ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче по вине фактического перевозчика только в том случае, если в договоре перевозки указан фактический перевозчик, а также та часть перевозки, которая поручена фактическому перевозчику. Кроме того, это освобождение от ответственности действует только в том случае, если грузоотправитель может возбудить судебное или арбитражное разбирательство против фактического перевозчика в одном из органов, являющихся согласно Гамбургским правилам компетентными по соответствующим вопросам. В ином случае перевозчик по договору несет ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза на протяжении всей перевозки, включая утрату, повреждение или задержку по вине фактического перевозчика. В тех случаях, когда и перевозчик по договору, и фактический перевозчик оба несут ответственность, их ответственность является солидарной.

### J. Ответственность грузоотправителя

32. В соответствии с Гамбургскими правилами грузоотправитель несет ответственность за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, только в том случае, если этот ущерб или это повреждение были вызваны виной или небрежностью со стороны грузоотправителя, его служащих или агентов.

33. Особые обязательства возлагаются на грузоотправителя в отношении опасных грузов. Он обязан замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз, и, когда он передает опасный груз перевозчику, он обязан информировать перевозчика об опасном характере груза, а также, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. В конкретных случаях невыполнение этих обязательств может предоставить перевозчику право на получение компенсации за ущерб, понесенный в результате отгрузки

такого груза. Перевозчик может иметь право уничтожить опасный груз или обезвредить его, не выплачивая компенсацию грузоотправителю, если грузоотправитель не выполнил своих обязательств в отношении груза или если груз стал фактически опасным для жизни или имущества.

## К. Транспортные документы

### 1. Коносаменты

34. В соответствии как с Гаагскими правилами, так и с Гамбургскими правилами перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать коносамент. Вместе с тем Гамбургские правила учитывают современные методы оформления документации и предусматривают, что подпись на коносаменте может быть сделана от руки или поставлена с помощью любых механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент.

35. В Гамбургских правилах перечисляются данные, которые должны быть включены в коносамент. В частности, должны указываться общий характер груза, число мест или предметов, вес или количество груза, а также его внешнее состояние. Указываемая информация является более подробной, чем та, которая требуется в соответствии с Гаагскими правилами, поскольку для установления, согласно Гамбургским правилам, режима ответственности более комплексного, чем тот, который предусматривается Гаагскими правилами, необходимы дополнительные сведения.

36. В соответствии с Гамбургскими правилами отсутствие в коносаменте каких-либо из требуемых данных не влияет на юридический характер документа как коносамента. Это урегулирует вопрос, который не затрагивается в Гаагских правилах и решается различными путями в национальных правовых системах.

37. В соответствии с Гамбургскими правилами, так же, как и с Гаагскими правилами информация, указанная в коносаменте, является доказательством *prima facie* приема или погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте. Гамбургские правила и Висбийский протокол далее предусматривают, что описание груза имеет решающее значение в том, что касается третьей стороны, которой передан коносамент и которая действовала добросовестно, полагаясь на это описание. Гамбургские правила предусматривают, что если перевозчик не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, то считается, что внешнее состояние груза было хорошим. Это положение также урегулирует вопрос, не рассматриваемый в Гаагских правилах.

38. Если перевозчик знает или имеет разумные основания подозревать, что указанная в коносаменте информация в отношении общего характера груза, числа мест или предметов, или веса, или количества груза не является точной, или если у него нет разумной возможности проверить такие данные, он может в соответствии с Гамбургскими правилами внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки. В отношении такой информации решающая или *prima facie* доказательственная сила коносамента не действует. Эти положения являются более четкими, чем соответствующие положения Гаагских правил.

39. Иногда грузоотправитель просит перевозчика выдать "чистый" коносамент (т.е. без каких-либо оговорок), даже несмотря на то, что перевозчик может иметь основания сомневаться в точности информации, представленной грузоотправителем для внесения в коносамент, или не имеет разумных возможностей для проверки этой информации, или обнаружил дефекты в состоянии груза. В свою очередь, грузоотправитель соглашается возместить перевозчику понесенные им убытки в результате выдачи коносамента без оговорок. Гамбургские правила предусматривают, что такое соглашение является действительным в отношении грузоотправителя, если только перевозчик не имеет намерения обмануть третью сторону, которая полагается на описание груза, содержащееся в коносаменте. Вместе с тем это соглашение не имеет силы в отношении третьей стороны, которой бы передан коносамент, включая грузополучателя.

## 2. Другие транспортные документы

40. В области морских перевозок расширяется практика выдачи перевозчиками необоротных транспортных документов, иных, чем коносаменты, например таких, как морская накладная. Необоротные документы уже используются в некоторых областях торговли в течение определенного времени, и эта практика распространится на другие области. Использование необоротных документов позволит избежать определенных проблем, возникающих при использовании коносаментов, например таких, как прибытие груза в пункт назначения до получения коносамента грузополучателем.

41. Гамбургские правила учитывают эти изменения, во-первых, за счет положения, предусматривающего применение содержащихся в них норм к договорам морской перевозки независимо от того, был ли выдан коносамент, и, во-вторых, за счет положения, предусматривающего, что выданный перевозчиком транспортный документ, не являющийся коносаментом, тем не менее является доказательством *prima facie* заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, как он описан в этом документе.

42. Поскольку Гаагские правила применяются лишь в случае выдачи коносаментов, в них не рассматриваются другие виды транспортных документов.

### L. Требования и иски

43. Гамбургские правила содержат положения, регулирующие судебное и арбитражное разбирательство в соответствии с Правилами. Они прямо устанавливают, что стороны могут согласиться передать в арбитраж любой спор, который может возникнуть на основании Конвенции. Это важно потому, что в соответствии с некоторыми правовыми системами арбитражное разбирательство споров, связанных с морской перевозкой грузов, не допускается. Арбитраж признан эффективным средством урегулирования споров, и поэтому в Гамбургские правила включены положения, касающиеся таких вопросов, как исковая давность и юрисдикция в связи с арбитражем. В Гаагских правилах арбитражное разбирательство не предусматривается.

#### 1. Исковая давность

44. Любой иск в соответствии с Гамбургскими правилами должен быть предъявлен в рамках судебного или арбитражного разбирательства в течение двух лет. Этот срок может быть продлен лицом, к которому предъявлено требование. В соответствии с Гаагскими правилами иск может быть предъявлен в течение одного года. Гамбургские правила предусматривают далее, что сторона, несущая ответственность в соответствии с Гамбургскими правилами, располагает дополнительным сроком по истечении двухлетнего срока для предъявления иска о возмещении против другой стороны, которая может нести перед ней ответственность. Сопоставимых положений в Гаагских правилах нет, однако они добавлены Висбийским протоколом.

#### 2. Юрисдикция

45. Гамбургские правила требуют, чтобы судебное или арбитражное разбирательство проводилось в одном из мест, указанных в Правилах. Указанный круг мест является достаточно широким для того, чтобы удовлетворять практические потребности истца. Он включает: место основного коммерческого предприятия или постоянное местожительство ответчика; место заключения договора морской перевозки, если он был заключен через посредство расположенного в нем коммерческого предприятия ответчика, его отделения или агентства; порт погрузки; порт разгрузки; любое другое место, указанное в договоре перевозки или арбитражном соглашении. Судебное разбирательство может быть также начато в судах того места, где перевозившее груз судно или другое судно того же собственника было арестовано, однако при этом ответчик имеет право на перенос иска в один из судов,



упомянутых в предыдущем предложении. Независимо от возможностей выбора судебного органа, если, после возникновения требования, стороны путем соглашения определяют место, где истец может возбудить судебное разбирательство, то разбирательство должно быть возбуждено именно в этом месте; это же верно и в том, что касается соглашения о месте арбитражного разбирательства, если в иных отношениях это соглашение является действительным. Гаагские правила не содержат положений, касающихся юрисдикции.

#### И. Отдельные положения

46. Гамбургские правила являются императивными в том смысле, что стороны договора морской перевозки не могут путем соглашения уменьшить обязанности и обязательства перевозчика в соответствии с Правилами. Вместе с тем эти обязанности и обязательства могут быть увеличены.

47. Другие положения Гамбургских правил касаются взаимосвязи между Правилами и законами, регулирующими вопросы общей аварии, а также другими международными конвенциями. Становясь стороной Гамбургских правил, государство, являющееся стороной Гаагских правил или Гаагских правил с поправками, внесенными Висбийским протоколом, должно денонсировать их. При некоторых условиях денонсация может быть отсрочена на период до 5 лет.

#### III. ЕДИНООБРАЗИЕ ПРАВА

48. Гамбургские правила предоставляют возможность достижения большего единообразия права, касающегося морской перевозки грузов, по сравнению с Гаагскими правилами. Во-первых, поскольку Гаагские правила применяются только в случае выдачи коносамента, значительная и постоянно растущая часть морских перевозок, при которой коносаменты не выдаются, не охватывается действием этих Правил. Во-вторых, даже в тех случаях, когда Гаагские правила применяются, многие аспекты прав и обязанностей сторон договора перевозки не регулируются. Вопросы или проблемы, не охватываемые Гаагскими правилами, регулируются нормами национального права, которые зачастую приводят к неодинаковым решениям, или положениями коносаментов, которые могут несправедливо благоприятствовать интересам одной из сторон и которые могут в различной степени осуществляться в различных национальных правовых системах.

49. По сравнению с этим Гамбургские правила более всесторонне регулируют права и обязанности сторон договора перевозки. Для того, чтобы реализовать создаваемую Гамбургскими правилами возможность единообразия права в этой области, к ним должны присоединиться государства из всех районов мира.

#### IV. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ В ОТНОШЕНИИ ГАМБУРГСКИХ ПРАВИЛ

Дополнительную информацию в отношении Гамбургских правил можно получить по следующему адресу:

UNCITRAL Secretariat  
Vienna International Centre  
P.O. Box 500  
A-1400 Vienna  
Austria

Telex: 135612  
Telefax: (43)(1) 232 156

## V. МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ

### A. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров\*: записка секретариата (A/CN.9/307) [Подлинный текст на английском языке]

1. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров представляет собой единообразный правовой текст, касающийся международной купли-продажи товаров. Конвенция была подготовлена Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и принята дипломатической конференцией 11 апреля 1980 года.
2. Подготовка единообразного правового текста, регулирующего международную куплю-продажу товаров, была начата в 1930 году Международным институтом унификации частного права (МИУЧП) в Риме. После длительного перерыва в работе, вызванного второй мировой войной, проект был представлен дипломатической конференции в Гааге в 1964 году, которая приняла две конвенции: одну - о международной купле-продаже товаров и другую - о заключении договоров международной купли-продажи товаров.
3. Почти сразу же после принятия этих двух конвенций стали широко высказываться критические замечания в адрес их положений, как отражающих главным образом правовые традиции и экономические реалии континентальных стран Западной Европы, то есть региона, принимавшего наиболее активное участие в их подготовке. Как следствие этого одна из основных задач ЮНСИТРАЛ после ее создания в 1968 году заключалась в том, чтобы выяснить у государств, собираются ли они присоединиться к этим конвенциям, а также уточнить причины их позиций. В свете полученных ответов ЮНСИТРАЛ приняла решение изучить эти две конвенции, с тем чтобы уточнить, какие изменения могли бы сделать их более пригодными для широкого признания странами с различными правовыми и социально-экономическими системами. Результатом этого исследования было принятие дипломатической конференцией 11 апреля 1980 года Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров, в которой объединены вопросы существа двух предыдущих конвенций.
4. Об успешной работе ЮНСИТРАЛ по подготовке Конвенции, пригодной для широкого принятия, свидетельствует тот факт, что первоначальные одиннадцать государств, для которых Конвенция вступила в силу 1 января 1988 года, включают государства, представляющие все географические регионы, все этапы экономического развития и все основные правовые и социально-экономические системы. Этими государствами являются следующие: Аргентина, Венгрия, Египет, Замбия, Китай, Италия, Лесото, Сирия, Соединенные Штаты Америки, Франция и Югославия.
5. По состоянию на 31 января 1988 года сторонами Конвенции являлись также еще четыре государства: Австрия, Мексика, Финляндия и Швеция.
6. Конвенция делится на четыре части. Часть первая касается сферы применения Конвенции и содержит общие положения. В части второй содержатся нормы, регулирующие заключение договоров международной купли-продажи товаров. Часть третья касается основных прав и обязательств покупателя и продавца, возникающих в связи с договором. В часть четвертую включены заключительные положения Конвенции, регулирующие такие вопросы, как порядок и сроки ее вступления в силу, допустимые оговорки и заявления, а также применение Конвенции к международной купле-продаже в тех случаях, когда оба заинтересованных государства применяют к данному вопросу аналогичные или сходные правовые нормы.

---

\*Настоящая записка подготовлена секретариатом Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли в информационных целях; она не является официальным комментарием к Конвенции.