



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ВОПРОСАМ ТОРГОВЛИ И РАЗВИТИЯ

Distr.
GENERAL

TD/B/C.4/AC.4/2
21 September 1983

RUSSIAN
Original: English

• СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

- Специальная межправительственная группа
для рассмотрения средств борьбы со
всеми аспектами морских правонарушений,
включая пиратство

Женева, 28 ноября 1983 г.

Пункты 3 и 4 предварительной повестки дня

ОБЗОР И АНАЛИЗ ВОЗМОЖНЫХ МЕР ПО СВЕДЕНИЮ К МИНИМУМУ
СЛУЧАЕВ МОРСКИХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ И ПИРАТСТВА

Доклад секретариата ЮНКТАД

•
•
•

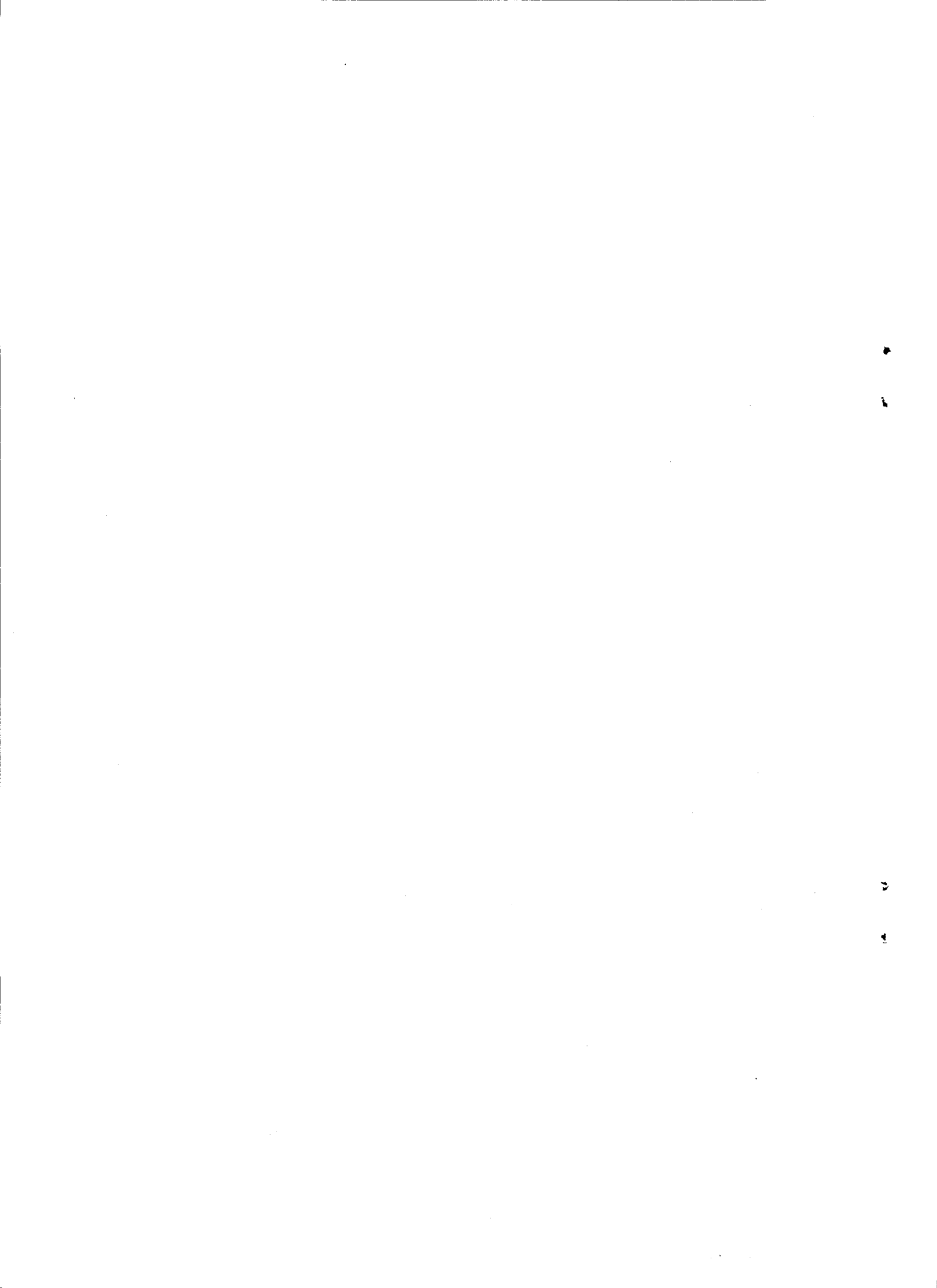
•
•
•

Содержание

	<u>Пункты</u>
I. ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ.....	1-9
II. СХЕМАТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ МОРСКИХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ И ПИРАТСТВА.....	<u>10-44</u>
A. Введение.....	10-12
B. Подлог документов.....	13-24
C. Подделка чартер-партий.....	25-29
D. Правонарушения, связанные с отклонением от курса.....	30-31
E. Страховой обман.....	32-34
F. Прочие правонарушения.....	35-41
G. Пиратство.....	42-44
III. ОБЗОР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДРУГИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ.....	<u>45-75</u>
A. Международная морская организация.....	46-51
B. Международная торговая палата/Международное бюро морского судоходства.....	52-55
C. Прочие организации.....	56-69
D. Информационные агентства.....	70-73
E. Заключение.....	74-75
IV. АНАЛИЗ ВОЗМОЖНЫХ МЕР ПО СВЕДЕНИЮ К МИНИМУМУ СЛУЧАЕВ МОРСКИХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ.....	<u>76-260</u>
A. Введение.....	76-78
B. Профилактические меры.....	<u>79-221</u>
1. Подлог документов.....	<u>79-146</u>
a) Меры предосторожности со стороны покупателей товаров.....	79-86
b) Центральный регистр коносаментов.....	87-97
c) "Безопасный" коносамент.....	<u>98-111</u>

	<u>Пункты</u>
i) Коносамент "МБМС"	99-102
ii) Улучшение процедур проставления штампов	103-108
iii) Заблаговременное ознакомление с подписью капитана на коносаменте	109-111
d) "Особые услуги" банков при открытии аккредитивов	112-140
e) Возможность совмещения "особых услуг" и центрального регистра коносамента	141-143
f) Прочие предложения	144-146
2. Подделка чартер-партий	<u>147-182</u>
a) Введение	147-157
b) Лицензирование перевозчиков	158-164
c) Улучшение международной системы сбора и распространения информации	165-175
d) Прочие предложения	176-182
3. Правонарушения, связанные с отклонением от курса	<u>183-198</u>
a) Введение	183-184
b) Регистрация судов	185-188
c) Контроль за движением судна	189-194
d) Идентификация судов	195-197
e) Прочие предложения	198
4. Страховой обман	<u>199-205</u>
a) Возможность применения вышеизложенных предложений	199-203
b) Предложения в отношении страхования груза	204-205
5. Прочие правонарушения	<u>206-213</u>
a) Лицензирование судоходных компаний	206-209
b) Международный регистр судовых закладных	210
c) Прочие предложения в отношении правонарушений, связанных с работой портов	211-213

	<u>Пункты</u>
6. Пиратство.....	214-221
C. Меры правовой защиты.....	<u>222-260</u>
1. Гражданские иски.....	224-225
2. Уголовные иски.....	<u>226-260</u>
a) Введение.....	226-228
b) Концепции юрисдикции и выдачи.....	<u>229-234</u>
i) Юрисдикция.....	229-232
ii) Выдача.....	233-234
c) Конвенция о юрисдикции и выдаче в связи с морскими правонарушениями.....	<u>235-260</u>
i) Установление более общей юрисдикции.....	240-244
ii) Определение морских правонарушений, подпадающих под действие предлагаемой Конвенции.....	245-247
iii) Разработка соглашений о выдаче на многосторонней основе.....	248-254
iv) Установление альтернативного обязательства по наказанию или выдаче правонарушителей.....	255-258
v) Выводы.....	259-260
V. ОБЩИЕ ВЫВОДЫ.....	261-271



I. ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ

1. Комитет по морским перевозкам на десятой сессии принял резолюцию 49(X), которая содержит решение:

- "а) учредить специальную межправительственную группу для рассмотрения средств борьбы со всеми аспектами мошенничества в области морских перевозок, включая пиратство. Эта группа должна собраться не позднее 1983 года и представить рекомендации Совету по торговле и развитию; [и]
- б) просить секретариат ЮНКТАД подготовить всеобъемлющий подробный доклад по этому вопросу до проведения этой группой совещания в целях облегчения ее работы".

Это решение Комитета явилось результатом решения 39(IX) о рассмотрении и принятии соответствующих мер на десятой сессии в отношении изменения программы работы Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок с учетом мнений, высказанных на девятой сессии. В ходе обсуждения на этой сессии было, в частности, предложено включить в будущем "фальсификации в области морских перевозок, связанные с коносаментом, чартер-партией, морским страхованием и общей аварией".

2. Во исполнение содержащейся в решении 39(IX) просьбы к Генеральному секретарю ЮНКТАД провести консультации с Международной морской организацией и другими международными организациями относительно действий, которые предпринимаются этими организациями, а также представить Комитету на его десятой сессии доклад по этим вопросам с соответствующими рекомендациями, секретариат подготовил доклад, озаглавленный "Будущая работа" (TD/B/C.4/244), в котором дается краткий обзор основных вопросов, связанных, в частности, с морскими правонарушениями, рассматриваются меры, которые предпринимались в то время другими международными организациями, а также даются рекомендации в отношении предстоящей деятельности.

3. Наряду с различными рекомендациями в отношении проведения реформы, связанной с конкретными проблемами морских правонарушений, существующими в области международного судоходства, а также на основе обзора деятельности других соответствующих международных организаций в этой области в докладе была дана общая рекомендация, состоящая в том,

"... что в свете существующих международных программ по борьбе с мошенничеством в области морских перевозок имеется необходимость в фундаментальном углубленном анализе возможных структурных реформ, которые следовало бы провести в рамках международного форума, такого, как ЮНКТАД, в котором проблема морских перевозок в контексте торговли и развития входит в число его первоочередных объектов деятельности и в котором различные формы коммерческих документов, используемых при мошенничестве в морских перевозках, уже изучаются в качестве составной части действующих программ работы".

4. На основе результатов рассмотрения Комитетом доклада секретариата о морских правонарушениях (TD/B/C.4/244) Комитет принял упомянутый выше соответствующий текст резолюции 49(X). Впоследствии шестая сессия ЮНКТАД в резолюции 144(VI) единогласно призвала Специальную межправительственную группу по борьбе с мошенничеством в области морских перевозок и пиратством ускорить свою работу.

5. Настоящий доклад был подготовлен в соответствии с содержащейся в резолюции 49(X) просьбой подготовить "всеобъемлющий подробный доклад по этому вопросу в целях облегчения работы" Специальной группы. В докладе делается еще один шаг по сравнению

с предварительным анализом, содержащимся в документе TD/B/C.4/244, за счет обеспечения:

- а) более полного анализа различных видов правонарушений, которые в настоящее время встречаются в области морских перевозок;
- б) основанного на последних данных обзора деятельности других международных организаций по борьбе с морскими правонарушениями и
- в) глубокого анализа возможных направлений деятельности международного сообщества по борьбе с морскими правонарушениями, включая меры, которые могут быть приняты как на правительственном, так и на частном уровне, а также анализа предварительных рекомендаций, содержащихся в документе TD/B/C.4/244.

6. При рассмотрении рекомендаций, содержащихся в настоящем докладе, следует учитывать, что он не является руководством по предотвращению правонарушений на уровне отдельных частных сторон. Такого рода рекомендации относительно масштабов и характера соответствующего изучения торговых партнеров, перевозчиков, фрахтователей и т.д., виды документов, необходимых для осуществления платежей в международной торговле, а также целый ряд других соответствующих факторов уже имеются в различных публикациях и документах семинаров, и поэтому анализ этих вопросов, хотя они и рассматриваются в связи с различными возможными реформами, не будет полностью повторяться в настоящем докладе. С учетом характера совещания заинтересованных правительств основное внимание в настоящем докладе скорее уделяется потенциальным возможным реформам, которые могут быть проведены в отношении системы и характера современной международной торговли и судоходства. Тем не менее это отнюдь не означает, что все предложения, сделанные в настоящем докладе, требуют принятия мер на правительственном уровне. Напротив, многие из них могут быть осуществлены исключительно за счет действий частных сторон. Однако ввиду особой заинтересованности правительств в обеспечении беспрепятственного функционирования их национальных экономик, не допуская широкого распространения обманных насильственных или же других незаконных действий, представляется наиболее целесообразным, чтобы представители, входящие в Межправительственную группу (МПГ) получили информацию о различных видах реформ, которые могут быть проведены для борьбы с морскими правонарушениями и пиратством. Поэтому правительствам будет гораздо легче принять решение не только в отношении того, какие реформы необходимы на правительственном и межправительственном уровнях, но также и в отношении возможных мер, которые могут быть приняты для стимулирования частных сторон в рамках их юрисдикции для осуществления реформ на частном уровне.

7. Из-за широкого разнообразия вопросов, которые охватываются понятиями "морские правонарушения" и "пиратство", а также вследствие того факта, что Комитет по морским перевозкам в резолюции 49 (X) предложил подготовить именно "всеобъемлющий подробный доклад по этому вопросу", настоящий доклад неизбежно является довольно объемным. Кроме того, из-за существования большого количества различных видов морских правонарушений, помимо пиратства, большая часть возможных реформ, в особенности реформ, направленных непосредственно на предотвращение случаев правонарушений и пиратства, как правило, позволяет решить проблему лишь ограниченного числа различных видов правонарушений или пиратства. Поэтому часть IV настоящего доклада, в которой приводится анализ возможных мер по сведению к минимуму случаев таких действий, по

существу является относительно разрозненной. В этом отношении часть IV доклада в основном является компендиумом отдельных возможных реформ, которые могут быть осуществлены, в то время как общее количество реформ, которые будут рекомендованы для осуществления МПГ, зависит от оценки МПГ относительной целесообразности и осуществимости каждой из реформ, а также от оценки общего количества реформ, которые необходимо будет провести.

8. Поэтому задача МПГ состоит в рассмотрении этих реформ, принятии решения о том, какие реформы являются желательными и в зависимости от того, осуществляются ли они в настоящее время или же могут быть осуществлены либо на частой основе, либо требуют действий на правительственном или межправительственном уровне, решить, какие меры необходимы, для того чтобы обеспечить осуществление желаемых реформ. В связи с этим в настоящем докладе в отношении каждой реформы предлагаются возможные меры, которые могут быть приняты МПГ.

9. В заключение следует признать, что при подготовке настоящего доклада различные международные и национальные организации как на правительственном, так и на частом уровнях оказывали секретариату ЮНКТАД полезную помощь и содействие, за которые секретариат выражает большую благодарность. Секретариат, в частности, осуществлял тесное сотрудничество с Международным бюро морского судоходства, которое постоянно информировало секретариат о самостоятельных мерах этого бюро по борьбе с правонарушениями, а также оказало помощь в разъяснении различных технических аспектов морских правонарушений.

II. СТРУКТУРНЫЙ АНАЛИЗ МОРСКИХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ И ПИРАТСТВА

A. Введение

10. Морские правонарушения могут совершаться в различных формах. Такое правонарушение совершается в том случае, если какое-либо лицо преднамеренно вводит в заблуждение других в отношении каких-либо фактов или обстоятельств, связанных с морскими перевозками, что позволяет ему незаконно получать деньги или товары. Такие правонарушения зачастую связаны с неправильным использованием коммерческих контрактов и документов, например коносаментов, чартер-партий и полисов морского страхования.

11. Это понятие, хотя общепринятого его определения и не существует, как правило, используется в отношении любых бесчестных действий, связанных с морскими перевозками, даже если такие действия отнюдь не обязательно могут быть связаны с сокрытием, введением в заблуждение или умышленным обманом, которые с юридической точки зрения, как правило, рассматриваются в качестве элементов правонарушений. Так, это понятие 1/ включает простую кражу, пиратство и барратрию 2/. Международная торговая палата (МТП) в брошюре, озаглавленной "Руководство по предупреждению мошенничества в морских перевозках", определяет морские правонарушения как действия, при которых какая-либо одна из сторон, являющаяся участником международной торговой сделки, будь то покупатель, продавец, судовладелец, фрахтователь, капитан или экипаж судна, страхователь, банкир, брокер или агент, "получают несправедливым или незаконным путем деньги или товары от другой стороны, в отношении которой она первоначально взяла конкретные торговые, транспортные или финансовые обязательства. В некоторых случаях несколько сторон действуют в тайном сговоре с целью обмана другой стороны" 3/.

12. Ввиду наличия широкого разнообразия нечестных действий, обычно включаемых в понятие "морское правонарушение", довольно трудно не только проанализировать их на сколько-нибудь систематизированной основе, но также подробно рассмотреть каждую отдельную разновидность нечестных действий, которые могут быть совершены. Для целей настоящего доклада и для рассмотрения этого вопроса МПГ это общее понятие было классифицировано на шесть основных категорий: 1) подлог документов; 2) подделка чартер-партий; 3) страховой обман; 4) правонарушения, связанные с отклонением от курса; 5) прочие правонарушения и 6) пиратство.

B. Подлог документов

13. Хотя при совершении морских правонарушений могут быть использованы различные документы, наиболее важным из них является коносамент с его общепризнанными функциями расписки перевозчика в принятии товара, доказательства наличия договора морской перевозки и, что наиболее важно, товарораспорядительного документа. Как и в отношении

1/ Например, Комитет по морским перевозкам, принимая в резолюции 49 (X) решение о создании МПГ, указал, что эта группа должна рассмотреть средства борьбы в отношении "мошенничества в области морских перевозок, включая пиратство". Когда этот вопрос рассматривался в ИМО, была создана Специальная рабочая группа по "барратрии, незаконному захвату судов и грузов и другим формам мошенничества в торговом мореплавании".

2/ Под барратрией понимаются незаконные действия, преднамеренно совершенные капитаном или экипажем судна в ущерб судовладельцу или фрахтователю.

3/ Публикация 370, 1980, стр. 3. См. также Kapoor, P. "Definition and classification of maritime fraud", Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, February 1983, pp. 38-39.

многих других видов коммерческой деятельности, в международной торговле товарами существуют своего рода "неясные области" между легко выявляемыми правонарушениями, например правонарушениями, связанными с подделкой коносаментов на несуществующие товары или поставкой порченного товара вместо товара, указанного в коносаменте, и нарушениями контракта, которые граничат с правонарушениями, например при поставках товаров более низкого качества по сравнению с качеством, указанным в контракте купли-продажи.

14. Так, например, с одной стороны, недобросовестные продавцы могут подделывать коносаменты на стандартных бланках хорошо известных судоходных компаний или же полностью вымышленных компаний на абсолютно несуществующие товары. Судно, на которое якобы погружены соответствующие товары, фактически может стоять в данном порту или же находиться на другом конце мира, проходя ремонт в сужом доке. В других случаях данное судно может быть полностью вымышленным. При этом также подделываются другие документы, которые, как правило, сопровождают коносамент в любой коммерческой сделке, например счет с указанием продажных цен, полис морского страхования на транспортировку, а также свидетельство о происхождении и осмотре. Поскольку большая часть таких документов, как правило, представляет собой простой лист бумаги без каких-либо тщательно продуманных особенностей ^{4/}, их довольно легко подделать, и хорошо известно, что бланки коносаментов можно без труда приобрести в местах с весьма сомнительной репутацией.

15. Так или иначе, после того как продавец подделывает все документы, коносамент, выступая в качестве "товарораспорядительного" документа, продается наряду с другими поддельными документами ничего не подозревавшему покупателю, который после этого ожидает осуществления поставки в соответствующий порт назначения. Когда судно не приходит в этот порт или же приходит без товара и покупатель обнаруживает подлог, продавец уже бесследно исчезает.

16. Разновидностью вышеупомянутого случая является поставка продавцом товаров более низкого качества или же в меньшем количестве, чем это предусмотрено в контракте купли-продажи, заключенном покупателем. Если различие в качестве или количестве является настолько значительным, что оно должно быть указано судоходной компанией на коносаменте, то этот коносамент впоследствии изменяется, с тем чтобы скрыть такой факт. Как правило, различие в качестве или количестве имеет такой характер, что перевозчик его не замечает. Это зачастую происходит в тех случаях, когда товары предварительно упаковываются в контейнеры. Поэтому покупателю может быть представлен "действительный" коносамент наряду либо с абсолютно "аутентичными" документами, например страховым полисом и счетом-фактурой, либо подложными документами, как это, например, делается в отношении свидетельств об инспекции. Довольно часто таким образом вместо полноценного товара поставляется товар порченный.

17. Такие правонарушения стали возможными благодаря развитию системы торговли, которая основана на пересылке коносаментов (наряду с другими сопроводительными документами), которые как бы представляют товар и позволяют осуществить продажу товара в форме передачи документов. Поскольку покупатель на практике не может лично осмотреть товар перед тем, как он его оплачивает, будь то в порту погрузки, что, как правило, затрудняется значительной удаленностью, либо в порту назначения, против чего зачастую выступают покупатели, которые желают получить оплату до этого момента, платеж за товары осуществляется против предоставления документов. Основываясь на

^{4/} В последнее время некоторые инспекционные агентства разработали новые бланки свидетельств, которые довольно трудно подделать.

проставленном на коносаменте подтверждении перевозчика о том, что товары погружены на борт судна, а также полагаясь на относительно формальный осмотр товаров, производимый перевозчиком в момент погрузки, покупатель готов уплатить цену закупаемых товаров в обмен на документы, представляющие данную партию. В лучшем случае покупатель может потребовать представления свидетельства об осмотре, указав, что товар должен быть осмотрен независимым инспекционным агентством, с тем чтобы определить качество, количество и, возможно, факт погрузки товара на борт упомянутого судна.

18. В качестве общего вывода относительно этого вида подлога документов, при котором правонарушение совершается продавцом, как правило, указывается:

"характерными особенностями подлога документов лишь за редким исключением являются следующие:

- i) контракт купли-продажи на условиях сиф или "стоимость и фрахт";
- ii) оплата при помощи документарного аккредитива;
- iii) новый или неизвестный торговый партнер;
- iv) судовладелец и команда судна, как правило, невиновны;
- v) пострадавшей стороной, как правило, выступают покупатели из развивающихся стран;
- vi) пострадавшая сторона не имеет права регресса на страхователей или перевозчиков" 5/.

19. Как указывалось выше, такие документарные продажи товаров, как правило, осуществляются через международную банковскую систему путем открытия покупателем аккредитива в банке его страны, который в свою очередь договаривается с банком в стране продавца оплатить стоимость купленного товара продавцу против предоставления соответствующих документов. Конкретная договоренность зависит от заключаемого между покупателем и продавцом соглашения в момент подписания контракта купли-продажи, причем при этом согласовывается наименование банка, в котором должен быть открыт аккредитив и которому должны быть представлены соответствующие документы. В зависимости от обстоятельств покупатель могут потребоваться различные документы, однако к их числу в любом случае должен относиться коносамент. При направлении своему местному банку просьбы об открытии аккредитива покупатель конкретно указывает необходимые документы, а также условия продажи. В соответствии с инструкциями об открытии аккредитива банк, совершающий платеж по этому аккредитиву в стране продавца, проверяет представленные продавцом документы, с тем чтобы убедиться в том, что они полностью соответствуют требованиям, указанным в условиях аккредитива. Совершающий платеж банк, как правило, проводит такую проверку в соответствии с "Унифицированными правилами и обычаями для документарных аккредитивов" (УПОДА), которые были разработаны под руководством Международной торговой палаты (МТП) и в соответствии с которыми он обязан лишь проверить соответствие документов и не должен убедиться в том, действительно ли существует данный товар или же был ли он отгружен 6/.

20. Другой формой подлога документов является неправильное использование или фальсификация погрузочных документов покупателем.

5/ "A Profile on Maritime Fraud", presentation by the IMB, to the IUMI Cargo Workshop on "Crime in International Trade", 13 Sept. 1982, p.2.

6/ См. пункт 113 ниже.

Отнюдь не редко суда приходят в порт назначения до того момента, как коносамент поступает грузополучателю. Строго говоря, в этих условиях перевозчик должен сдать груз на хранение до представления коносамента. Однако по причинам коммерческого характера многие перевозчики выдают товар против гарантийного письма. Правонарушение совершается в том случае, если недобросовестный покупатель, забрав свой груз против гарантийного письма, впоследствии продает коносамент какому-либо другому покупателю. Когда новый держатель коносамента представляет этот документ и требует поставки, перевозчик попадает в неприятное положение. Как правило, он выясняет, что недобросовестный грузополучатель уже бесследно исчез. Поэтому перевозчик вынужден предоставить лицу, представившему коносамент, компенсацию.

21. Другая разновидность подлога документов покупателем может произойти в том случае, когда платеж совершается против представления документов, т.е. продавец отгружает товары и передает документы банку-посреднику в стране покупателя для их передачи покупателю против платежа. В этом случае предполагается, что после получения документов покупатель представляет их агенту перевозчика и забирает груз. Однако для ускорения процедуры таможенных формальностей продавец, как правило, направляет необоротные экземпляры коносаментов и копии счетов непосредственно покупателю, и недобросовестный покупатель может попросту подделать оригиналы счетов (включая банковские штампы), представить эти документы агенту перевозчика и забрать груз. Позднее покупатель обнаруживает, что оригиналы документов по-прежнему находятся в банке, а товар уже забран. Он сразу же возбуждает дело против перевозчика за неправильную поставку груза.

22. Другая, хотя и более редкая, разновидность подлога документов связана с подделкой аккредитивов. Этот вид относительно сложного подлога заключается в том, что продавец и покупатель действуют в тайном сговоре в рамках какого-либо синдиката, который рассылает фальшивые аккредитивы, якобы отправленные из банка одной страны в соответствующий банк другой страны. Абсолютно ясно, что большинство таких синдикатов отнюдь не занимаются изготовлением собственных бланков аккредитивов и обычно получают подлинные чистые бланки определенного банка от его служащих. С этими бланками они получают также подробные данные о системе нумерации банка, что является обязательным условием для того, чтобы банк-корреспондент не обнаружил фальсификации.

23. После этого синдикат добывает необходимые погрузочные документы, упомянутые в аккредитиве, либо за счет их подделки, либо поставляя недоброкачественный товар, представляет эти документы банку, осуществляющему платеж по аккредитиву, получает деньги и бесследно исчезает. Тем временем банк, осуществивший платеж, передает документы банку-эмитенту для получения компенсации, однако неожиданно выясняется, что никакого аккредитива в действительности открыто не было. Важный элемент такого типа правонарушений состоит в том, чтобы избежать проведения банком, осуществляющим платеж, повторной проверки с банком-эмитентом для подтверждения наличия аккредитива. Такое подтверждение, как правило, запрашивается в том случае, если размеры аккредитива превышают какую-либо определенную значительную сумму, и поэтому этот вид правонарушений, как правило, совершается на сумму, не менее 1 млн. дол. США. Вполне понятно, что в условиях увеличения числа такого рода правонарушений банки принимают меры по улучшению своих процедур в этом отношении.

24. Другие виды правонарушений, связанных с подделкой аккредитивов, как показывает практика, совершаются в тех случаях, когда потенциальный покупатель приступает к нормальным переговорам о закупке товара, а затем внезапно направляет фальшивый аккредитив непосредственно продавцу. Такая практика, по-видимому, вводит в заблуждение некоторых продавцов, и они поставляют товары до подтверждения наличия аккредитива в упомянутом банке-корреспонденте. После обнаружения подобных документов в результате

отказа банка совершить платеж по аккредитиву товар уже находится в открытом море, а после прибытия в порт назначения эти товары зачастую исчезают с пристани, несмотря на все усилия поставщика по их нахождению.

С. Подделка чартер-партий

25. Подделка чартер-партий является правонарушением, которое совершается либо фрахтователем в ущерб судовладельцу в результате неоплаты фрахта, либо судовладельцем в ущерб фрахтователю или лицам, заинтересованным в поставке груза, в результате взимания чрезмерной дополнительной платы за фрахт. Разновидностями такого правонарушения являются незаконные действия субфрахтователей в ущерб фрахтователям на срок, судовладельцам и лицам, заинтересованным в поставке груза.

26. При совершении правонарушения фрахтователем фрахтователь, как правило, фрахтует судно на срок (или даже без экипажа), что требует осуществления арендных платежей через определенные интервалы, а затем либо вновь сдает это судно в аренду на отдельные рейсы, выступая в качестве лица, пользующегося правами владельца, либо использует его для обслуживания определенной судоходной линии. И в том и в другом случае фрахтователь проявляет готовность и желание перевозить товары других лиц. Для совершения таких операций грузоотправителям, как правило, предоставляется особенно выгодная фрахтовая ставка. Сразу же после погрузки товара фрахтователь выдает коносамент, получает платеж за фрахт, однако воздерживается от совершения новых арендных платежей. Затем фрахтователь, как правило, либо исчезает, либо объявляет о ликвидации своей фирмы. К этому времени товар уже погружен на судно, и судовладелец оказывается в весьма трудном положении. Если коносаменты уже подписаны капитаном или же от его имени без какой-либо ссылки или оговорки в отношении чартер-партии, то судовладелец обязан доставить данный груз в место назначения. Некоторым владельцам удается получить дополнительную плату за фрахт от лиц, заинтересованных в поставке груза, в то время как другие вынуждены нести убытки в полном объеме. В связи с этим могут возникнуть дополнительные проблемы, поскольку недобросовестный фрахтователь, как правило, оставляет после себя целую цепочку кредиторов в порту погрузки, основное средство правовой защиты которых заключается в аресте грузов, поставленных фрахтователями.

27. Некоторые более осторожные судовладельцы настаивают на включении в чартер-партию оговорки о том, что коносаменты выставляются лишь на условиях оплаты фрахта грузополучателя в порту назначения, с тем чтобы получить возможность воспользоваться правом удержания груза за неоплату фрахта. В этом случае недобросовестный фрахтователь попросту подменяет такие коносаменты новым комплектом документов, на которых проставляется отметка "фрахт уплачен в порту погрузки"; получает платеж и бесследно исчезает. Такая подмена совершается в тот момент, когда судно находится в пути без ведома судовладельца. Лишь только, когда судно прибывает в порт разгрузки, капитан обнаруживает подмену коносаментов.

28. В связи с рассмотрением такого рода правонарушений следует отметить, что большинство грузоотправителей в процессе поставки товара, как правило, не подозревают о существовании чартер-партии. В коносаментах же ссылки на чартер-партию содержатся довольно редко.

29. Правонарушения, совершаемые судовладельцами в отношении фрахтователей или же лиц, заинтересованных в поставке груза, как правило, имеют место в период экономического спада. Наиболее типичными являются случаи, когда зафрахтованное судно заходит в какой-либо удобный порт на пути следования якобы для проведения ремонтных работ, а затем арестовывается сговорчивым "кредитором" за неоплаченные векселя. Судно продается по приказу суда. Поскольку в таких случаях покупатель, как правило,

принимает это судно без каких-либо обременений на имущество, включая обязательства по контракту на фрахтование предыдущего владельца, даже в отношении груза, находящегося на борту судна, он таким образом может требовать дополнительный фрахт у лиц, заинтересованных в поставке груза. Впоследствии оказывается, что предыдущий владелец, сговорчивый кредитор и новый владелец принадлежат к одной головной компании.

D. Правонарушения, связанные с отклонением от курса

30. По существу эта категория правонарушений состоит в похищении груза. Такое похищение совершается судовладельцем, который убеждает владельца груза зафрахтовать судно для перевозки его товара в согласованное место назначения. Тем не менее судно отклоняется от курса и приходит в другой порт назначения, где товары продаются, а выручка поступает судовладельцу. Затем это судно либо преднамеренно затопляется (что в данном случае совпадает с категорией правонарушений, описанных в последующем разделе в пунктах 32-34), либо "исчезает" в результате изменения названия, формальной принадлежности тому или иному владельцу и страны регистрации. Эти виды правонарушений совершаются вблизи районов, где из-за военных действий, общественных беспорядков или других факторов имеются портовые районы, находящиеся вне сферы жесткого контроля и наблюдения, что позволяет производить такого рода незаконные продажи без значительных рисков вмешательства третьих сторон. Создание зон свободной торговли в портовых районах ряда стран в некоторых случаях может облегчить такой процесс, поскольку наблюдение официальных органов и таможенный контроль сводятся к минимуму для операций, связанных с выгрузкой товара, который впоследствии предполагается реэкспортировать. Кроме того, хорошо известно, что процедуры судопроизводства в некоторых странах разрешают реализовывать товар после получения заявки только лишь судовладельца, судно которого заканчивает свой рейс в данном порту, либо после того, как владельцам груза направляется лишь несоответствующее уведомление 7/.

31. Отнюдь не все правонарушения, связанные с отклонением от курса, представляют собой преднамеренные действия с момента выдвижения требований на груз. Это может происходить непреднамеренно в случае возникновения споров по чартер-партии, когда владелец не получает платы за фрахт или же когда период ожидания в порту является чрезмерно продолжительным. Основной причиной отклонений от курса в Западной Африке в середине 70-х годов явилась перегрузка портов. Многие фрахтователи направляют зафрахтованные суда, не подозревая о возможности перегрузки портов. Суда задерживаются, дожидаясь места у причала на протяжении нескольких месяцев, и некоторые фрахтователи зачастую оказываются не в состоянии оплачивать контрсталийные расходы. Многие судовладельцы в данном случае прибегают к складированию груза и отказываются от продолжения рейса, в то время как другие владельцы предпочитают воспользоваться возможностью реализовать груз для компенсации своих потерь.

E. Страховый обман

32. Виды правонарушений, связанных с морским страхованием, являются весьма разнообразными. Многие правонарушения такого рода состоят в преднамеренном мошенническом обмане или сокрытии от страховщика материальных факторов, как правило, связанных со стоимостью объекта страхования, но также и с самим фактом его существования. Правонарушения такого рода могут совершаться как при страховании судов, так и при страховании грузов.

7/ Cf. Ellen and Campbell, International Maritime Fraud, (London, Sweet and Maxwell, 1981), p.118.

Так, эти правонарушения могут заключаться в затоплении (преднамеренном) судна, застрахованного на сумму, превышающую его реальную стоимость, что позволяет судовладельцу при предъявлении требования о компенсации потерь страховщику судна получить сумму, превышающую стоимость судна, или же преднамеренном затоплении судна с грузом, застрахованным на сумму, превышающую его стоимость, либо с несуществующим грузом, что наряду с компенсацией стоимости судна позволяет владельцу груза аналогичным образом получить в результате выставления требования страховщику груза прибыли в размере превышения его реальной стоимости, либо в размере всего требования в случае, если этого груза не существует. Имеется множество разновидностей вышеупомянутых случаев. Например, вместо того, чтобы идти на сговор со страхователем, как это делается в последнем из вышеупомянутых случаев, судовладелец может затопить судно, для того чтобы скрыть факт кражи груза, или же тайно продать его перед затоплением 8/, что может быть также классифицировано как связанное с отклонением от курса правонарушение, которое было рассмотрено в предыдущем разделе настоящего доклада. В таких случаях судовладелец получает прибыль в результате превышения суммы страхового полса на судно, по сравнению с его реальной стоимостью, а также в форме выручки за украденный товар. Для того чтобы страховщик мог избежать оплаты таких требований (в случае, если страхователю удалось обеспечить отсутствие доказательств в пользу противного в отношении убытков от застрахованного риска), он должен доказать, что судно было затоплено преднамеренно, а также доказать виновность страхователя в данном случае, что зачастую фактически является весьма трудной задачей, поскольку доказательства, как правило, не имеются и применительно к некоторым национальным правовым системам довольно трудно сделать с юридической точки зрения 9/. Еще одной разновидностью умышленного затопления судна является организация фиктивного исчезновения судна, когда данное судно впоследствии "повновь появляется" под прикрытием другого названия и национальности.

33. Помимо правонарушений, связанных с преднамеренным затоплением судна, существует большое количество довольно часто встречающихся правонарушений, связанных с заявлениями о выплате страхового возмещения за груз. Один из видов таких правонарушений имеет место в тех случаях, когда размеры страховой партии преднамеренно завышаются. В результате такого завышения грузополучатель может выставить на страховщиков иск в связи с якобы имевшей место недоставкой на самом деле вообще не существующей части партии. Такие правонарушения довольно часто совершаются в том случае, если с поручивший продавец соглашается завысить стоимость товара по просьбе покупателя, желающего получить дополнительную иностранную валюту от центрального банка своей страны, который ввел валютные ограничения.

34. Другие виды страхового обмана, связанные с грузом, довольно часто заключаются в предъявлении исков за потерю или повреждения груза на основе свидетельств об осмотре, которые были либо обманным путем изготовлены истцом или же действующим с ним в сговоре контролером, либо являются результатом обычной переоценки контролером размеров

8/ Например, в случае, когда была предпринята аналогичная попытка, в результате которой компанией "Шел интернешнл петролюм кампани лимитед" было возбуждено дело против компании "Гибс" ("Салем") [1982] 1 Lloyd's Rep. 369; Lloyd's Law Reports Part 4 [1983] Vol. 1, page 342.

9/ В соответствии с законодательством Великобритании страховщик, как показывает практика, не только должен доказать причастность страхователя к преднамеренному затоплению судна, но обязан также представить весьма убедительные доказательства для обоснования своего желания платить по данному требованию. См. Hazelwood, S.J., "Barratry - the scuttler's easy route to the 'golden prize'" Lloyd's Maritime and Commercial Law. Quarterly, Vol. 3, 1982, p. 383.

потерь. Помимо того, что это наносит ущерб страховщикам, такие виды потерь могут отразиться на положении судовладельца в том случае, если пострадавший страховщик сможет успешно воспользоваться правом регресса на такого судовладельца, а также на других лицах, заинтересованных в поставке груза, поскольку такие завышенные или же ложные иски приведут к увеличению размеров страховой премии.

Г. Прочие правонарушения

35. В эту категорию правонарушений могут быть включены различные виды правонарушений, связанных с деятельностью агентств, подлог закладных и различного вида правонарушения, совершаемые в связи с работой портов.

36. Возможность совершения агентских правонарушений возникает в связи с деятельностью судоходных компаний в целом, независимо от того, выступают ли они в качестве судовых брокеров, фрахтовых брокеров, судовых агентов и т.д. Наряду с другой деятельностью эти компании, выступая в качестве посредников между двумя сторонами (судовладельцем, с одной стороны, и фрахтователем или другими владельцами груза, с другой стороны), могут позволить известным им правонарушителям продолжать свою деятельность, не проводя при этом соответствующих расследований или же вообще преднамеренно скрывая их истинные имена до заключения договора о фрахтовании судна или же принятия грузов к погрузке и/или уплаты фрахта в порту погрузки. В таких случаях они зачастую могут выступать в качестве сообщников или же являться ничего не подозреваемыми жертвами в правонарушениях, связанных с чартер-партиями, которые были описаны в разделе С выше (пункт 26) и при которых фрахтователь, либо пользуясь правами владельца, либо выступая в качестве оператора судоходной линии, предлагает зафрахтовать судно для перевозки товаров других лиц, получает фрахт в порту погрузки и бесследно исчезает, не уплатив арендную плату за пользование судном судовладельцу. Кроме того, они зачастую опосредуют передачу крупных сумм денег или же в состоянии изменять направление их использования, будь то часть фрахтовых платежей, или же в случае агентов, обслуживающих отдельные судоходные линии, фрахта, оплаченного в порту погрузки. Имеются данные о том, что в таких случаях судовые брокеры изменяли направление движения средств и попросту бесследно исчезали. Кроме того, правонарушения совершались в тех случаях, когда отдельные лица могли успешно выдавать себя за хорошо известных судовых брокеров с прекрасной репутацией, с тем чтобы направить платежи за аренду судна на принадлежащие им банковские счета. Помимо этого судовые агенты могут выставлять либо фальшивый коносамент, либо просроченный или устаревший коносамент.

37. Подлог закладных производится в тех случаях, когда судовладельцы, выступая в качестве должников по закладным, не в состоянии осуществлять долговые платежи и преднамеренно пытаются избежать судебного разбирательства в том случае, если судно может быть арестовано кредитором по закладной. При совершении такого подлога судно может быть зарегистрировано в какой-либо новой стране, в особенности в такой стране, где не требуется свидетельства об исключении из судового регистра предыдущей страны регистрации (перед выдачей которого, как правило, требуется направить уведомление кредиторам по закладной). Такого рода повторная регистрация в новой стране, в случае если она не связана с каким-либо зарегистрированным залогом, позволяет судовладельцу продать данное судно ничего не подозревавшему покупателю либо для извлечения дополнительной прибыли получить дополнительные средства, вновь отдав под залог судно.

38. Морские правонарушения, совершаемые в связи с работой портов, как правило, не являются самостоятельной категорией правонарушений, представляют собой элемент других морских правонарушений, в особенности подлога документов и страхового обмана.

Так, имеются данные о том, что аккредитивы открывались с условием представления "коносамента" без упоминания о том, что такой коносамент должен быть "бортовым". Из-за коррупции в отдельных портах расписки о получении груза к отгрузке можно было получить у местных портовых властей либо на несуществующий товар, либо на товар более низкого качества (или в меньшем количестве). После этого такие расписки направлялись агентам судовладельца, выдававшим коносаменты на груз, принятый для погрузки, которые в свою очередь можно было успешно представить против оплаты по аккредитиву.

39. Аналогичным образом из-за коррупции в портах можно легко получить поддельные вспомогательные документы, например ветеринарные или санитарные свидетельства на товары, не удовлетворяющие соответствующим условиям, которые затем представляются наряду с другими документами против платежа по аккредитиву. Предварительная неточная оценка товара может также иметь место в связи со страховым обманом. Могут быть, например, получены поддельные свидетельства о недостатке товара после выгрузки для подтверждения необоснованных требований о выплате страхового возмещения в связи с непоставкой товара.

40. Во многих портовых зонах основной проблемой являются кражи, и в особенности мелкие кражи. Ненадлежащая упаковка, несоответствующие условия складирования, задержки в обработке груза и плохая охрана - все это ведет к возникновению в портах проблем, связанных с кражами. Недостаточная охрана груза на борту судна также зачастую является причиной потерь, возникающих в ходе транспортировки груза в результате мелких краж. Потери груза в результате краж, в случае если не предусматриваются никакие меры, могут оказать существенное отрицательное воздействие на состояние национальной экономики развивающихся стран. Помимо того, что такие кражи ведут к повышению фрахтовых ставок и страховых прений, потери в результате краж могут являться причиной задержек в производстве и утраты рынков в результате недостачи товара.

41. Во многих странах недостаточно жесткий контроль со стороны капитанов судов для обеспечения надлежащей проверки товара, получаемого к погрузке, а также при оговаривании в коносаментах количества и состояния поставленного товара может либо привести к предъявлению судовладельцу исков в связи с потерей или повреждением груза, которых в противном случае можно было бы избежать, либо облегчает совершение правонарушений, когда покупатель покупает товар на условиях чистого коносамента. С другой стороны, попытки капитанов судов включать оговорки в коносаменты наталкиваются на сопротивление со стороны грузоотправителей, которые вынуждают их воздерживаться от такой практики. Выдача грузоотправителем гарантийного письма судовладельцу для покрытия потенциальных потерь судовладельца обычно приводит к совершению правонарушения в ущерб покупателю. Кроме того, когда дело доходит до выполнения условий гарантийного письма, судовладелец зачастую выясняет, что грузоотправитель либо бесследно исчез, либо объявил себя банкротом.

G. Пиратство

42. Термин "пиратство" часто используется в довольно широком контексте для обозначения широкого круга насильственных действий на море, отнюдь не все из которых соответствуют этому понятию в соответствии с определением в международном праве ^{10/}. Определение понятия "пиратство" дается в статье 101 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, где воспроизводится формулировка статьи 15 Женевской конвенции об открытом море 1958 года, в которой соответствующее положение обычного международного права кодифицировано следующим образом:

^{10/} E.N. Brown. "Maritime malpractices and piracy under international law" Maritime Policy and Management, 1981 Vol.8 No.2 99-107.

"Пиратством является любое из перечисленных ниже действий:

- a) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:
 - i) в открытом море против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту;
 - ii) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;
- b) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом;
- c) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотряемого в пункте (a) или (b).

43. На практике все более значительное количество краж, насильственных ограблений, нападений и даже убийств, о которых имеются данные и которые совершаются различными бандами численностью от 3-4 до примерно 30 человек и действующими на различных судах, включая каноэ, моторизованные шлюпки и скоростные катера, могут происходить как в пределах отдельных портовых зон или территориальных вод, где суда ждут на рейде разрешения войти в порт или же пересечь пролив, так и в открытом море. В этом смысле нападения на торговые суда, как правило, совершаются бандами, которые действуют с суши.

44. Кроме того, как показывают данные, такого рода присшествия, как правило, происходят в особых регионах, где наблюдается относительно высокая концентрация морских перевозок при недостаточном полицейском контроле, что обусловлено либо местными социально-экономическими условиями, либо наличием обширных прибрежных районов, не подпадающих под полный контроль центрального правительства.

III. ОБЗОР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДРУГИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

45. Ниже кратко рассматриваются различные организации, которые либо непосредственно, либо косвенно ведут борьбу с морскими правонарушениями и пиратством. Перечень таких организаций, хотя он, возможно, и необязательно полностью охватывает все существующие организации (в особенности на национальном уровне), которые занимаются проблемой морских правонарушений или же предоставляют услуги, способствующие предупреждению таких правонарушений, предназначен, для того чтобы дать общее представление о видах и разнообразии соответствующих организаций.

А. Международная морская организация

46. На одиннадцатой и двенадцатой сессиях Международной морской организации (ИМО) рассматривался вопрос о "баратрии, незаконном захвате судов и грузов и других формах мошенничества в торговом мореплавании". Этот вопрос был впервые поднят в вербальной ноте правительства Ливана от 20 октября 1979 г., в которой предлагалось включить этот вопрос в повестку дня одиннадцатой сессии Ассамблеи. Ссылаясь на рост числа таких актов, их пагубное воздействие на международные морские перевозки, а также интересы судовладельцев, грузотправителей, страховщиков и т.д., правительство Ливана предложило ИМО рассмотреть следующие вопросы: i) принятие необходимых эффективных мер по предупреждению таких действий и наказанию за них и ii) передача этого вопроса на рассмотрение Юридического комитета ИМО для подготовки международной конвенции о пресечении преступной баратрии и незаконного захвата судов и их грузов 11/.

47. После рассмотрения этого вопроса на одиннадцатой сессии Ассамблеи ИМО в резолюции А.461(XI) предложила ИМО обеспечить проведение исследования по этому вопросу с целью определения мер, которые следует принять ИМО, и представить отчет двенадцатой сессии Ассамблеи. На своей сорок четвертой сессии (июнь 1980 г.) Совет постановил создать Специальную рабочую группу по баратрии, незаконному захвату судов и грузов и другим формам мошенничества в области морских перевозок для изучения характера и распространенности таких актов, а также правовых, административных и других мер, предпринимаемых государствами, международными организациями и другими заинтересованными сторонами, и рекомендовать Совету, какие меры следует принять ИМО 12/.

48. Специальная рабочая группа провела совещание в Париже 24 и 25 ноября 1980 г. в сотрудничестве с Международной торговой палатой (МТП). Группа рекомендовала проект комплекса предложений в качестве возможных пунктов постановляющей части проекта резолюции, которую Совет мог бы предложить Ассамблее. На своей сорок шестой сессии в июне 1981 г. Совет одобрил предложения Группы и рекомендовал их Ассамблее в виде проекта резолюции, которую Ассамблея рассмотрела на своей двенадцатой сессии (ноябрь 1981 г.) и приняла 20 ноября 1981 г. с незначительными поправками в качестве резолюции А.504(XII).

49. В целом в этой резолюции признается положительная роль в деле борьбы с морскими правонарушениями саморегулирования со стороны соответствующих коммерческих и промышленных кругов и отмечается, что эти круги осознают серьезность этой проблемы и необходимость их сотрудничества друг с другом и правительствами и межправительственными организациями, а также положительные результаты, достигнутые за счет проведения расследований, организации программ обучения и семинаров, а также издания различных публикаций. В этой резолюции была также одобрена работа МТП,

11/ Документ ИМО А/ХI/36.

12/ См. документ ИМО С ХLIV/D.

в частности создание Международного бюро морского судоходства, и содержится призыв к другим заинтересованным кругам и организациям развивать сотрудничество с МПП и Международным бюро морского судоходства (МБМС).

50. Кроме того, в этой резолюции признается, что осуществление конвенций ИМО и других соответствующих международных документов, связанных с безопасностью морских перевозок, может послужить вкладом в дело предупреждения мошенничества в области морских перевозок, и в соответствии с этим правительствам предлагается ратифицировать соответствующие конвенции и документы. В этой резолюции правительствам предлагается также пересмотреть по мере необходимости их национальные законы, касающиеся предупреждения и искоренения всех форм мошенничества в области морских перевозок, с уделением особого внимания: а) ведению национальных регистров, включая изменение владельца и национальной принадлежности судна и изменение названия судна, б) потребностям в документации с учетом того, что меры, связанные с документацией, не должны наносить ущерба упрощению международных морских перевозок и торговли и с) надлежащим правовым санкциям за акты мошенничества в области морских перевозок. Далее в этой резолюции правительствам предлагается изучить процедуры и средства обеспечения применения их национального законодательства с учетом необходимости эффективного предупреждения, расследования и обнаружения всех форм мошенничества в области морских перевозок. Резолюция призывает также правительства сотрудничать друг с другом и соответствующими организациями и другими заинтересованными кругами для координации действий, включая обмен информацией и все надлежащие виды сотрудничества с ИМБ. Наконец, правительствам и соответствующим международным организациям предлагается информировать Генерального секретаря ИМО о правовых, административных и прочих принятых мерах по осуществлению данной резолюции. Полный текст этой резолюции был воспроизведен в приложении I к докладу секретариата ЮНКТАД, озаглавленному "Будущая работа" (TD/E/C.4/244).

51. Кроме того, в соответствии с просьбой Швеции Комитет безопасности на море ИМО разработал на своей сорок восьмой сессии в июне 1983 г. проект резолюции о пиратстве и вооруженных нападениях на торговые суда. Для рассмотрения данного вопроса, который был предложен вниманию ИМО (Швеция) в результате наблюдавшегося в последнее время резкого увеличения числа нападений на торговые суда в прибрежных районах 13/ некоторых регионов мира с применением насилия. Комитету были представлены различные сообщения неправительственных организаций, прежде всего доклад Международного бюро морского судоходства (см. пункты 52-55 ниже), в которых, в частности, рассматривался характер таких нападений и меры, принятые частными сторонами, а также были сделаны некоторые выводы в отношении действий на правительственном уровне. Пункты постановляющей части этого проекта резолюции, которые будут представлены на рассмотрение тринадцатой очередной Ассамблеи ИМО для принятия, гласят:

"1. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ правительства принять в первоочередном порядке все необходимые меры по предупреждению и искоренению актов пиратства и вооруженного ограбления судов, находящихся в их водах или вблизи их вод, включая усиление мер безопасности;

2. ПРЕДЛАГАЕТ правительствам и заинтересованным организациям уведомить судовладельцев, судоходные компании, капитанов судов и членов экипажей о мерах, которые необходимо принимать для предотвращения актов пиратства и вооруженного ограбления, а также для сведения к минимуму последствий такого рода актов;

13/ В то же время имеются данные о нападении на суда, находившиеся от берега на расстоянии 20 миль.

3. ДАЛЕЕ ПРЕДЛАГАЕТ правительствам и заинтересованным организациям проинформировать Организацию о действиях, предпринятых для достижения целей настоящей резолюции.

4. РЕКОМЕНДУЕТ правительствам и заинтересованным организациям информировать Организацию относительно любых актов пиратства и вооруженного ограбления, совершенных против любого судна, плавающего под флагом их стран, с указанием места и обстоятельств происшествия;

5. ПРЕДЛАГАЕТ Генеральному секретарю распространить среди правительств и заинтересованных организаций информацию, относящуюся к вышеизложенным пунктам 3 и 4;

6. ДАЛЕЕ ПРЕДЛАГАЕТ Совету держать этот вопрос в поле зрения и предпринимать 14/ такие дополнительные действия, которые он может счесть необходимыми с учетом предстоящих событий".

В. Международная торговая палата/Международное бюро морского судоходства

52. Международная торговая палата (МТП), которая сотрудничала с ИМО в процессе создания Специальной рабочей группы по баратрии, также проводит определенную деятельность, связанную с морскими правонарушениями. В процессе своей деятельности в этой области МТП основывается на убеждении в том, "... что саморегулирование в международной торговле в наибольшей степени отвечает интересам мирового торгового сообщества" 15/. МТП опубликовала брошюру, озаглавленную "Руководство по предупреждению мошенничества в морских перевозках" (Guide to the prevention of maritime fraud) 16/, в которой кратко описывается характер, виды и особенности мошенничества в морских перевозках и содержится рекомендация в отношении превентивных мер, которые следует принять сторонам, участвующим в международной торговле. Кроме того, в 1981 году МТП создала Международное бюро морского судоходства (ИМБ), которое является неправительственной организацией, предназначенной выступать в качестве основного органа и центральной службы по информации, касающейся морских правонарушений, с тем чтобы позволить отдельным лицам, организациям и правительствам, имеющим отношение к международным торговым сделкам и морским перевозкам, избегать положения, при котором они становятся жертвами таких правонарушений.

53. Члены ИМБ, которое расположено в Лондоне, должны ежегодно вносить взносы, хотя возможность получения чрезвычайной помощи не исключается. По некоторым данным, около 40% членов происходит из развивающихся стран, 50% - из развитых стран с рыночной экономикой, 7% - из социалистических стран Восточной Европы и 3% составляют неправительственные международные организации.

54. ИМБ официально преследует следующие цели: 1) предупреждение правонарушений и другой подозрительной практики в международных морских перевозках; 2) получение от коммерческих предприятий и других заинтересованных сторон, включая правительственные и международные органы, информации, касающейся мошеннической или же другой подозрительной практики в области международных морских перевозок, и обобщение такой информации в качестве основы для консультирования членов и представителей этой отрасли в целом; 3) выдвижение предложений о возможных процедурах для заинтересованных

14/ Документ ИМО MSC 48/WP.24/Rev.2.

15/ "International maritime fraud" ("Международные морские правонарушения" (321/243 Rev.1), заявление, принятое сто тридцать седьмой сессией Совета (10 июня 1980 г.).

16/ ICC Publication 370, 1980.

сторон какой-либо сделки, которая, по их мнению, может носить мошеннический характер или же как-либо иначе вызывать подозрение; 4) консультирование организаций в процессе создания или улучшения оперативных и коммерческих систем для снижения их уязвимости по отношению к правонарушениям или другим незаконным действиям; 5) разработка и осуществление программ обучения, связанных с правонарушениями и подозрительной практикой в области международных морских перевозок, в качестве обязательной услуги с целью предупреждения преступлений и 6) проведение расследований правонарушений или коммерческих противозаконных действий и оказание помощи пострадавшим сторонам в получении финансового возмещения 17/.

55. Среди различных направлений деятельности, проводимой ИМБ для достижения вышеизложенных целей, следует прежде всего отметить роль этой организации в проведении расследований и распространении информации. Именно благодаря установлению персоналом ИМБ контактов в различных концах мира Бюро удалось добиться высокой эффективности в деятельности по обнаружению "пропавших" судов или грузов, установлению аутентичности документов и выявлению мошеннических действий в целом. В рамках своей деятельности по распространению информации Бюро раз в две недели рассылает всем членам конфиденциальный бюллетень о правонарушениях, в отношении которых были получены соответствующие сообщения, о методах их совершения, деятельности компаний и отдельных лиц, которая связана с правонарушениями и подозрительной практикой, сообщает о похищенных или подделанных свидетельствах об осмотре и аккредитивах и т.д. Кроме того, автоматизированный банк данных Бюро может быть использован его членами, желающими получить информацию о лицах или компаниях, с которыми они собираются проводить операции. Одним из интересных аспектов деятельности ИМБ по распространению информации является то, что эта организация проявляет готовность распространять информацию о подозреваемых лицах или же их деятельности, которая считается достоверной, однако достоверность которой окончательно не доказана. Быстрое распространение такой информации до получения соответствующего подтверждения, по-видимому, имеет особое значение для оказания помощи членам этой организации в предотвращении положения, при котором они могут оказаться жертвами таких действий. Хотя такая процедура связана с риском выдвижения против Бюро обвинений в клевете или дезинформации, ИМБ тем не менее в единственном возбужденном до последнего времени судебном деле удалось успешно избежать наложения предварительного запрета на ее информационную деятельность за отсутствием доказательства того, что она действовала с преступным намерением или же на самом деле не верила, что ее информация является достоверной 18/.

C. Прочие организации

1. Арабская федерация грузоотправителей

56. Секретариат этой неправительственной организации, которая расположена в Багдаде (Ирак), занимается анализом проблем, возникающих в связи с совершением морских правонарушений и пиратства. Эта организация рекомендовала, в частности, добиваться дальнейшей координации деятельности арабских организаций по решению проблемы предотвращения правонарушений в этом регионе. Кроме того, она поддержала предложение секретариата ЮНКТАД о разработке международной конвенции о морских правонарушениях и пиратстве 19/, а также деятельность ЮНКТАД по устранению негативных аспектов

17/ Рекламная публикация ИМБ.

18/ Karakas and Others v Baltic Mercantile and Shipping Exchange and Another, (U.K.) 1982.

19/ См. документ TD/B/C.4/244.

использования удобных флагов. Она также выразила намерение продолжить сотрудничество с ИМБ, ИМО и ИТП и выдвинула предложение о создании Арабского бюро расследований в области морских перевозок 20/.

2. Балтийская и международная морская конференция

57. Балтийская и международная морская конференция (БИМКО) еженедельно рассылает своим членам конфиденциальный циркуляр, в котором время от времени содержится определенная информация, касающаяся морских правонарушений или же других соответствующих обстоятельств. Общие заседания БИМКО также являются форумом для обсуждения проблем, связанных с морскими правонарушениями. Кроме того, БИМКО имеет банк данных об известных случаях правонарушений, а также ведет конфиденциальный регистр лиц и предприятий, которые не выполняют надлежащим образом условий контрактов или поведение которых не соответствует нормам нравственности; тем не менее, за исключением лишь случая передачи подробных данных следственным органам, эта информация предназначена исключительно для членов.

3. Балтийская коммерческая биржа брокеров

58. Балтийская биржа брокеров, которая расположена в Лондоне, является крупнейшим в мире отдельно взятым рынком фрахтования. Эта биржа информирует своих членов путем рассылки соответствующих подробных данных об отдельных лицах или корпорациях, которые не выполнили условий своих контрактов.

4. Секретариат Содружества наций

59. В соответствии с докладом, подготовленным под руководством секретариата Содружества наций, был назначен сотрудник по связи по вопросам правонарушений для разработки и координации таких вопросов, как сбор данных о преступных финансовых операциях и проведение целевых операций, связь с другими международными организациями по вопросам правонарушений, распространение соответствующей информации, проведение технических консультаций и подготовка кадров для проведения международных расследований 21/.

5. Федерация торгово-промышленных и сельскохозяйственных палат арабских стран Персидского залива

50. Эта неправительственная организация торговых палат в регионе Персидского залива провела целый ряд семинаров по проблемам морских правонарушений и пиратства для содействия обучению участников торговых сделок по вопросам рисков, связанных с такого рода правонарушениями, и необходимых защитных мер. На своей четвертой сессии (11 марта 1981 г.) эта организация рекомендовала своим членам, а также членам ЮНКТАД поддержать работу Комитета по морским перевозкам в области пиратства, а также рассмотреть эту проблему в региональных комиссиях Организации Объединенных Наций. В связи с этим Федерация признала в качестве конечной цели создать организацию международного сотрудничества в деле борьбы с морскими правонарушениями и пиратством и разработать для этих целей соответствующую международную конвенцию.

20/ Изучение материалов Конференции по морским правонарушениям и пиратству секретариатом АФГ, представленных на Семинаре по морским правонарушениям и пиратству в Кувейте 18-20 апреля 1983 года.

21/ См. "The Promotion and Development of International Co-operation to Combat Commercial and Economic Crime", Memorandum by the Commonwealth Secretariat и документ Dr. B.A.K. Rider, Commonwealth Secretariat, document LHM (80)2.

6. Всеобщий союз торгово-промышленных и сельскохозяйственных палат арабских стран

61. Членами этой неправительственной организации, расположенной в Бейруте (Ливан), являются все арабские торговые палаты государств-членов Лиги арабских стран, она является центральным органом по обмену соответствующей информацией, касающейся мер, рекомендованных ее членами.

7. Совет сотрудничества стран Персидского залива

62. Эта межправительственная организация, расположенная в Эр-Рияде (Саудовская Аравия), на различных уровнях рассматривала проблему морских правонарушений и пиратства, в особенности правонарушений, связанных с отклонением от курса. На первой сессии Совета министров транспорта 1-2 мая 1982 г. была принята резолюция, в которой, в частности, было одобрено создание в Эр-Рияде Информационного центра по вопросам пиратства и морских правонарушений для координации деятельности и обмена информацией, касающейся случаев совершения морских правонарушений. Кроме того, в этой резолюции были рассмотрены вопросы, связанные с необходимостью налаживания регионального сотрудничества между министерствами торговли государств-членов по вопросам, связанным с действиями по предупреждению реализации полученных в результате пиратства товаров, с желательностью налаживания сотрудничества государств-членов с ИМБ и созывом совещания Группы экспертов для разработки проекта типового регионального законодательства, касающегося проблем, связанных с морскими правонарушениями и пиратством.

8. Международная ассоциация полицейских аэровокзалов и морских портов

63. Международная ассоциация полицейских аэровокзалов и морских портов (ИААСП), которая является неправительственной международной ассоциацией представителей административных властей и других лиц, занимающихся деятельностью по обеспечению безопасности портов и грузов, служит форумом для обсуждения проблем, связанных с морскими правонарушениями.

9. Международная ассоциация по рационализации транспортно-грузовых операций (МАРТО)

64. Эта ассоциация является неправительственной организацией транспортно-грузовых служб, которая опубликовала целый ряд брошюр и исследований по проблемам предотвращения потерь груза, в том числе по мерам безопасности, упаковки, обработки и хранения, которые следует предпринимать, в частности, для сведения к минимуму потерь в результате хищений и мелких краж в портовых зонах.

10. Международная организация уголовной полиции

65. Международная организация уголовной полиции (ИНТЕРПОЛ), которая состоит из национальных полицейских организаций, поддерживаемых правительствами, выступает в качестве центра связи для обмена информацией и содействия развитию сотрудничества между национальными силами полиции отдельных стран. Сфера деятельности ИНТЕРПОЛ, несомненно, охватывает и морские правонарушения, поскольку эти правонарушения являются одной из форм уголовной деятельности. Тем не менее ИНТЕРПОЛ выступает лишь в качестве центра связи, не выполняя каких-либо функций по проведению прямых международных расследований и осуществлению прямой юрисдикции.

11. Международный союз морского страхования

66. Международный союз морского страхования (МСМС) в ходе своего ежегодного совещания в 1982 г. провел семинар по проблемам грузов на тему "Правонарушения в международной торговле", в ходе которого была рассмотрена проблема морских правонарушений. После окончания этого семинара на открытом заседании Совета МСМС была единогласно принята резолюция, в которой международным ассоциациям банкиров, судоходных компаний, судовладельцев, а также специализированным торговым ассоциациям предлагалось совместно обратиться к МТП с просьбой о созыве межорганизационного совещания с целью выявления практических форм такого непосредственного сотрудничества. Тем не менее такое совещание, по имеющимся данным, так и не было проведено.

12. Лига арабских государств

67. Эта межправительственная организация арабских государств занимается через посредство своего секретариата исследованием проблем морских правонарушений и пиратства в данном регионе и на тридцать первой сессии Экономического и Социального Совета арабских стран (2-6 июня 1982 г.) приняла целый ряд рекомендаций в отношении деятельности на региональном уровне. Наряду с рекомендацией о принятии конкретных компетенций о технических мерах и мерах безопасности эта организация рекомендовала более совершенные меры: регионального сотрудничества и обмена информацией и предложил своим членам в Комитете ЮНКТАД по морским перевозкам предпринять шаги по ускорению процесса разработки международного законодательства для решения проблемы морских правонарушений и пиратства.

13. Клубы защиты и возмещения убытков

68. Существует около 27 средних и крупных клубов защиты и возмещения убытков, основной функцией которых является борьба с различными видами мошеннической деятельности, затрагивающей исполнение исков по обязательствам зарегистрированных судов, в особенности исков в связи с потерей или повреждением груза. В отдельных клубах предусматриваются различные мероприятия по проведению расследований в связи с мошенническими действиями или связанными с ними исками, однако по меньшей мере в одном из случаев такие мероприятия предусматривают создание независимой следственной службы. Рассылая соответствующие циркуляры, эти клубы информируют своих членов о рисках, связанных с конкретными повторяющимися видами мошеннической деятельности.

14. Ассоциация спасения (Соединенное Королевство)

69. Эта организация, которая основана страховщиками за счет поступлений от публикации обзоров, проводимых группой ее экспертов, расследует несчастные случаи, которые затрагивают интересы морских страховщиков. В качестве одного из направлений своей деятельности ассоциация стремится накопить обширный опыт и информацию о деятельности, связанной с морскими правонарушениями, однако эта информация, по имеющимся данным, в основном не придается гласности.

D. Информационные агентства

70. Существует целый ряд агентств, основная задача которых заключается в предоставлении информации. К категории таких организаций относятся агентства по расследованиям в связи с кредитными операциями, которые могут быть использованы за различную плату для проведения исследований и сбора имеющейся информации относительно финансового положения отдельных лиц и предприятий. Кроме того, существуют агентства, которые занимаются сбором и распространением определенной информации, связанной с морскими перевозками. К этой категории, в частности, относятся следующие организации:

1. Информационная служба по морским перевозкам Ллойда (Соединенное Королевство)

71. Информационная служба по морским перевозкам Ллойда (ЛСИС) является коммерческой организацией, которая занимается предоставлением широкого круга услуг, связанных с эксплуатацией судов, на основе информационных файлов и за счет использования возможностей по сбору данных пресс-службы Ллойда и Судового регистра Ллойда. В картотеках этой службы содержатся подробные данные относительно всех известных судов водоизмещением более 100 регистровых тонн, на строительство которых получены заказы или которые уже находятся в стадии сооружения; всех известных судов водоизмещением более 100 регистровых тонн (около 74 тыс. судов), их зарегистрированных владельцев, менеджеров, текущего и предшествующего наименований, подробных технических данных, классификации, флага и т.д.; относительно аварий с судами водоизмещением более 100 регистровых тонн после января 1976 г. и о передвижении более, чем 30 тыс. судов. В связи с этим работает Специальная служба наблюдения, через которую информация относительно передвижения какого-либо конкретного судна может быть передана клиенту сразу же после ее получения ЛСИС. Недавно ЛСИС создала новую службу, которая пытается выяснить, под чьим контролем находятся суда водоизмещением более 1 000 регистровых тонн. Эта служба разрабатывает перечни компаний, которые владеют и управляют такими судами, группируя их вместе по принадлежности к той или иной головной компании. В этих данных указываются текущие размеры флота данной группы, директора судовладельческой компании, основные агенты, предшествующие наименования компаний (если они известны), дата, на которую головная компания впервые стала владельцем судов, а также различного рода другие, связанные с этим подробные данные.

72. Повсеместно признается, что ЛСИС является крупнейшим и наиболее авторитетным централизованным источником такого рода информации о морских перевозках. Являясь частной организацией, действующей в области, где практически не существует каких-либо международных требований об отчетности в отношении такого рода информации, служба при сборе соответствующих данных полагается на 1 800 агентов Ллойда и большое количество других источников, начиная от портовых властей и кончая агентствами печати. Критические замечания в адрес этой службы в основном связаны с запоздалым характером информации, неточностями и отсутствием какого-либо действующего автоматизированного доступа к ее банку данных. Что касается последнего из этих замечаний, то, как утверждает эта служба, информация обычно отправляется в течение семи дней, в зависимости от сложности расследования, хотя в некоторых случаях ответы могут быть отправлены раньше, если обстоятельства позволяют это сделать. Такого рода задержки могут являться недопустимыми для многих видов расследований, связанных с правонарушениями. Тем не менее, по некоторым данным, в настоящее время разрабатывается постоянно действующая система автоматизированной передачи данных, которая позволит частично решить эту проблему.

2. "Мэритайм дейта нетуорк лимитед"

73. Эта частная организация (МАРДАТА) представляет собой международное смешанное предприятие, специализирующееся в сборе и распространении информации, связанной с судоходством, и использующее наряду с другими источниками ЛСИС. Помимо тех видов информации, которые в целом соответствуют информации, которая может быть получена непосредственно от ЛСИС, эта организация обеспечивает постоянный автоматизированный доступ к своим данным и предусматривает систему отчетности о фрахтовых сделках. Ввиду отсутствия какой-либо другой международной системы отчетности о фрахтовых сделках в адрес этой вспомогательной службы иногда высказываются критические замечания в связи с ее незавершенностью 22/.

Е. Заключение

74. В вышеизложенном перечне были упомянуты отнюдь не все организации, деятельность которых в той или иной степени связана с предупреждением морских правонарушений. Тем не менее этот перечень позволяет получить представление о разнообразии видов организаций, которые либо непосредственно занимаются проблемой морских правонарушений и пиратства, либо предоставляют информацию, которая может быть использована для предупреждения таких правонарушений.

75. Что касается организаций, предоставляющих информацию, которая может быть использована для предупреждения морских правонарушений и пиратства, то следует отметить, что некоторые из этих организаций, например БИМКО, Балтийская ассоциация и Клуб защиты и возмещения убытков, предоставляют информацию по какому-либо вопросу скорее в качестве своего рода услуги своим членам, что не является основной задачей в их деятельности. В то же время другие организации специализируются на сборе и распространении либо информации, связанной с морскими правонарушениями, либо информации, касающейся тех или иных судов, что может быть использовано в расследованиях, направленных на предупреждение правонарушений. Что касается последней группы организаций, то внедрение системы автоматической обработки данных могло бы оказать существенное воздействие на эффективность представления информации в легкодоступной форме в течение относительно непродолжительного периода времени. Те организации, которые еще не внедрили электронно-вычислительную технику, тем не менее, уже признали необходимость проведения соответствующих мероприятий. В связи с этим следует отметить, что автоматизация обработки данных существенно расширяет имеющиеся возможности по обработке, обобщению и представлению информации в такой форме, которая позволяет ее сразу же использовать, и судоводное сообщество уже начало использовать эту возможность не только для проведения своих операций в целом, но также, как это в частности делает ИМБ, для обобщения и использования информации в целях предотвращения правонарушений.

IV. АНАЛИЗ ВОЗМОЖНЫХ МЕР ПО СВЕДЕНИЮ К МИНИМУМУ СЛУЧАЕВ МОРСКИХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

A. Введение

76. На многочисленных семинарах и в различных организациях предлагались различные способы борьбы с морскими правонарушениями. Конкретным результатом одного из таких предложений является само по себе создание ИМБ. Большая же часть других предложений, в особенности предложений, связанных с международными действиями, до сих пор не разработана достаточно подробно и еще в меньшей степени осуществлена. Некоторые из этих предложений заслуживают дальнейшего рассмотрения, в то время как другие после их соответствующего анализа оказываются либо нереалистичными, либо неэффективными для достижения соответствующих предполагаемых целей.

77. В настоящем разделе приводится анализ этих предложений наряду с оценкой целесообразности их дальнейшего рассмотрения в качестве возможных действенных и эффективных мер по сведению к минимуму случаев морских правонарушений. Настоящий анализ основывается на необходимости выявления и исключения на ранних стадиях анализа тех предложений, которые часто выдвигаются на международных форумах, однако которые при более тщательном рассмотрении оказываются неэффективными. Это процесс "отсева" сам по себе играет весьма полезную роль, позволяя международному сообществу сосредоточить свое внимание на тех предложениях, которые заключают в себе определенную возможность существенного сокращения числа морских правонарушений.

78. В процессе анализа различные предложения подразделяются на предложения, которые могут быть в целом применены в качестве превентивных мер для предупреждения правонарушений или же в качестве мер по исправлению положения, которые могут быть приняты уже после совершения данного правонарушения. Эти два вида мер, несомненно, в значительной степени переплетаются, в особенности с учетом того, что меры по исправлению положения представляют собой определенное препятствие для совершения каких-либо правонарушений в будущем; в то же время такая классификация вопросов была предпринята для облегчения упорядоченного анализа различных видов выдвинутых предложений.

B. Превентивные меры

1. Подлог документов

a) Меры предосторожности со стороны покупателей товаров

79. На различных форумах уже неоднократно указывалось на то, что покупатели товаров не принимают соответствующих мер предосторожности при совершении международных торговых сделок, с тем чтобы не стать жертвами правонарушений ^{23/}. Выдвигались различные предложения о разработке программ обучения торговцев для ознакомления их с рисками, связанными с международными сделками купли-продажи и мерами предосторожности,

^{23/} См., например, доклады J. Thomas and J. Schults, CMI Colloquium on Bills of Lading, (Venice, 30 May-1 June 1983); "Documentary Fraud - A Banker's Views", by Bernard S. Wheble, доклад, представленный Семинару по вопросам грузов МСМС, на тему "Правонарушения в международной торговле", 13 сентября 1982 года; документ, представленный Жаком Джоунсом Международной конференции по вопросам рисков в морских перевозках, организованной Oyez-IBC в апреле 1982 года.

которые необходимо принимать. Кроме того, банкам, занимающимся открытием аккредитивов, предлагалось играть более активную роль в консультировании своих клиентов относительно необходимых мер предосторожности 24/.

80. Как показывают данные о мошеннических сделках, в которых ставшие жертвами покупатели товаров надлежащим образом не проверили надежность продавца, не убедились в том, находилось ли судно, на которое предполагалось погрузить товар, вблизи порта погрузки и было ли в состоянии это судно перевезти предполагаемый груз 25/, а также не потребовали в условиях аккредитива представления соответствующих документов 26/, безусловно, необходимо повысить осведомленность потенциальных покупателей о мерах предосторожности, которые следует принимать в сделках с продавцами или посредниками, которые им не известны.

81. Многие организации, например ИМБ, предпринимают усилия по повышению такой осведомленности в ходе семинаров, и существует целый ряд различных публикаций, содержащих общие рекомендации относительно того, какого рода меры предосторожности следует принимать покупателям, в том числе покупателям, которые пытаются убедиться в надежности продавцов через местные торговые палаты соответствующих стран 27/. Тем не менее, как это было признано МПТ,

"... отнюдь не все стороны, в особенности мелкие торговцы, обладают достаточными средствами для обеспечения полной защиты их интересов. Далеко не легко убедиться в надежности всех торговых партнеров и транспортных компаний" 28/.

24/ Например, коллоквиум МКК по коносаментам (см. пункт 84 ниже), Wheble, op.cit

25/ "Зарегистрировано уже много случаев, когда наиболее простые меры предосторожности могли бы предотвратить потерю значительных сумм денег. В некоторых случаях на товарных рынках предлагались грузы, якобы погруженные на борт судна, которое уже вышло в море, хотя проверка наименования судна в порте погрузки показала бы, что это судно в данный момент находится в тысячах миль от указанного порта. Поразительно, что ни правонарушители, ни жертвы не проверяют такого рода элементарные данные. Отнюдь не удивительно, что при такой невнимательности к деталям, в некоторых случаях предлагаются коносаменты на грузы в количестве, превышающем водоизмещение того судна, которое, как предполагается, перевозит данный груз". Доклад "International Policing and the Concept of an International Maritime Bureau", представленный в ходе семинара на тему "Предупреждение морских правонарушений", организованного в Нью-Йорке, 26-27 июня 1980 г. журналом "The Shipbroker Magazine" при содействии Института судовладельцев-фрагтовщиков, Лондон, и Ассоциации судовых брокеров и агентов (США) (далее именуется "Семинар судовых брокеров 1980 года").

26/ Например, "... покупатель зачастую слишком беспечно подходит к устанавливаемым им условиям. В одном случае покупатель поручил банку осуществить платеж против представления десяти различных документов. Это может показаться вполне осмотрительной мерой, однако при более тщательном анализе оказывается, что каждый из этих десяти документов оформляется продавцом или же агентом продавца и, таким образом, ни один из них не происходит из какого-либо другого независимого источника". Ibid.

27/ См., например, "Руководство по предупреждению мошенничества в морских перевозках" Guide to Prevention of Maritime Fraud.

28/ Ibid., p.8.

Поэтому особенно важно не только обеспечить максимально возможные гарантии при совершении сделок, связанных с открытием аккредитивов, требуя представления соответствующих видов документов (ввиду того, что в надежности торговых партнеров убедиться зачастую довольно трудно), но также разработать постоянно действующую систему консультаций для мелких торговцев, для того чтобы обеспечить принятие ими всех необходимых мер по защите их интересов.

82. Ввиду того что банки в настоящее время играют ведущую роль в международной торговле, в особенности при осуществлении платежа за товар при помощи аккредитива, представляется, что наиболее подходящими учреждениями для предоставления такого рода консультативных услуг являются именно банки. Являясь основным центром, через который проходит большее количество сделок, оплачиваемых по аккредитиву, и выступая при этом в качестве банка-эмитента, действующего по поручению своего клиента об открытии аккредитива, или же банка, совершающего платеж по данному аккредитиву против представления документов, банки в наибольшей степени осведомлены о проблемах, связанных с безопасностью аккредитивов как средства платежа. Кроме того, являясь учреждениями, с которыми покупатель неизбежно должен вступить в контакт для открытия аккредитива, банки могут быть наилучшим образом использованы для консультирования лиц, обращающихся с просьбой об открытии аккредитива, о необходимых мерах предосторожности, будь то соответствующие документы, которые следует потребовать против оплаты по аккредитиву, или же обязательные независимые расследования, которые необходимо провести для установления надежности торгового партнера.

83. Хотя некоторые могут заявить, что, строго говоря, банки не обязательно должны выполнять такую функцию, можно с таким же основанием утверждать, что как стороны, обеспечивающие функционирование системы аккредитивных расчетов, банки несут определенные моральные обязательства в отношении того, чтобы покупатель потребовал представления соответствующих документов, обеспечивающих достаточную вероятность того, что платеж по аккредитиву действительно будет являться платежом за указанные товары. Кроме того, поскольку банки являются бенефициарами системы аккредитивных расчетов, ибо за оказанные услуги предоставляется комиссия, стремление продолжить проведение этого конкретного вида деловых операций для содействия росту уверенности участников коммерческих сделок в такой процедуре платежа полностью соответствует интересам банков. Поскольку предъявление более жестких требований к документам и заблаговременное изучение торговых партнеров позволяют предупредить различные правонарушения, банки, несомненно, заинтересованы в оказании содействия этой политике.

84. Развитие такого рода консультативных функций банков полностью соответствовало бы Рекомендации № 7, которая была дана в ходе Коллоквиума МКК по проблемам коносаментов, проходившего в Венеции 30 мая - 1 июня 1983 г., а затем одобрена Ассамблеей МКК и которая гласит:

"Необходимо содействовать тому, чтобы банки предупреждали своих клиентов о рисках, связанных с правонарушениями при открытии документарных аккредитивов, и консультировали их относительно соответствующих мер предосторожности".

85. Хотя представители банков, расположенных в развитых странах, неоднократно подтверждали на различных форумах ^{29/}, что они уже дают на выборочной основе консультации о мерах по предупреждению правонарушений, аналогичные услуги,

^{29/} См., например, доклад Коллоквиума по проблемам коносаментов, Lloyd's List, "Banks urged to advise on fraud", 2 June 1983.

по-видимому, вряд ли можно беспрепятственно получить в развивающихся странах, где еще не накоплено достаточного опыта по вопросам международного судоходства и торговли. Отсутствия такого опыта подтверждается, в частности, большим количеством сообщений о правонарушениях, совершенных в ущерб фирмам развивающихся стран, когда аккредитив открывается в местном банке без обеспечения надлежащих документарных гарантий и когда покупатель, как впоследствии оказывается, не провел соответствующего изучения надежности продавца.

86. Поэтому можно предположить, что МПГ следовало бы сформулировать комплекс руководящих принципов для банков, которыми можно было бы воспользоваться при принятии заявок об открытии аккредитива. Такие руководящие принципы помогли бы банкам, не обладающим достаточным опытом в области проведения такого рода сделок, консультировать своих клиентов о необходимых мерах предосторожности.

b) Центральный регистр коносаментов

87. В связи с возникновением проблемы последнего представления коносаментов при танкерных перевозках "Чайз Манхаттен банк" и Международная ассоциация независимых владельцев (ИНТЕРТАНКО) в настоящее время разрабатывают предложение о создании Центрального регистра, в который будут сдаваться коносаменты после их оформления и где они будут храниться вместо фактической передачи от покупателя к продавцу. Сделки, связанные с оформлением коносамента, несомненно, будут регистрироваться, а поставка будет осуществляться последнему держателю коносамента, который числится в этом Регистре. Действие предлагаемого Регистра можно описать следующим образом:

"Основное различие между современной системой и предлагаемым Регистром заключается в том, что фактическая передача коносамента будет заменена электронной передачей информации, касающейся коносамента. Подтверждение, доставка и получение коносамента по-прежнему будут осуществляться, однако это будет выполнять Регистр, посереднико действующий в качестве агента продавца и покупателя. Фактической пересылки коносамента осуществляться не будет.

Для достижения этих целей коносамент будет оформляться обычным способом, однако сразу же после завершения оформления он будет изыматься из обращения в порте погрузки и препровождаться в сейфы Регистра для хранения в условиях полной безопасности. Любое изменение владельца, требующее индоспирования коносамента, будет осуществляться Регистром, посереднико выступающим в качестве агента продавца и покупателя. После прихода судна в порт разгрузки Регистр будет направлять капитану судна (возможно, через судовладельца или агента фрахтователя) идентификационный кодированный номер последнего зарегистрированного владельца. Аналогичное уведомление будет направлено последнему зарегистрированному владельцу для того, чтобы он смог идентифицировать себя капитану подобно тому, как это раньше делалось за счет предъявления коносамента" 30/.

88. Предложение о создании такого рода Центрального регистра прежде всего предназначено для решения проблемы позднего представления коносамента, в результате чего поставка товара осуществляется без предъявления коносамента, возможно, при условии предоставления грузополучателем банковской гарантии или гарантийного письма, т.е. проблемы, которая наиболее часто возникает в сфере танкерных перевозок, при которых грузы довольно часто и неоднократно продаются в течение транзита и при которых сделки купли-продажи финансируются через международную банковскую систему. Тем не менее различные аспекты предлагаемого Центрального регистра в некоторых случаях позволяют предупреждать другие широко распространенные виды подлога документов, и эту систему, возможно, удастся расширить для использования не только в отношении танкерных, но также и других видов перевозок. Хотя в настоящем докладе и невозможно подробно объяснить все аспекты предложения о создании Центрального регистра, для обеспечения полного понимания механизма предупреждения правонарушений, присутствующего предлагаемому Регистру, необходимо, тем не менее, рассмотреть некоторые основные особенности данной системы.

89. Во-первых, предполагается, что перевозчики, будь то фрахтователи или судовладельцы, будут ежегодно сообщать о себе данные, на основе которых будет составляться главная картотека участников, их агентов и судов (включая их наименования, флаги и регистрационные номера Лойда) 31/. В этот момент предполагается провести соответствующие мероприятия, связанные с электронной или телексной передачей уведомлений, а также "проверочного шифра" или же процедурами обратного запроса для подтверждения достоверности всех посланий, адресованных в Регистр или же полученных из него.

90. Предполагается, что вопрос об использовании системы Центрального регистра будет согласовываться в ходе переговоров о первоначальной продаже товара, после чего покупатель будет передавать в Регистр определенную предварительную информацию относительно коносамента. В связи с этим Регистр заводит новое досье по данной сделке и хранит соответствующую информацию до получения дальнейших указаний. Наименование выбранного судна также сообщается в Регистр. Когда продавец и капитан судна направляют сообщение в Регистр, которое полностью соответствует сообщению покупателя с точки зрения условий и подлинности, и после утверждения проверочных шифров, досье по данной сделке вновь начинает использоваться в соответствии с указаниями зарегистрированного владельца. Что касается коносамента, то его забирают в порте погрузки, перевозят в Регистр для хранения в условиях полной безопасности, а также для использования в качестве средства окончательной проверки сообщений 32/. В этот момент можно предположить, что "зарегистрированным владельцем" по-прежнему будет являться первоначальный продавец до тех пор, пока Регистр не получит уведомления о том, что товары проданы. Процесс передачи права собственности можно описать следующим образом:

Продавец (зарегистрированный владелец) уведомляет Регистр о наименовании нового покупателя, когда соответствующий груз уже продан. Продавец направляет также покупателю часть данных о его проверочном шифре. Сообщение продавца прежде всего проверяется.

31/ Ibid., page 2. Для обеспечения перекрестной проверки данных предполагается заключить соглашение, например с Регистром Лойда, для получения информации о судах и грузах.

32/ Ibid., page 2.

Если оно проходит проверку, то Регистр принимает затем сообщение упомянутого покупателя. Это сообщение также проверяется и проходит проверку лишь в том случае, если оно содержит соответствующую часть информации, предоставленную продавцом. Если содержание сообщений совпадает, то новому зарегистрированному владельцу направляется уведомление. После этого Регистр, выступая в качестве агента продавца, фактически индосирует коносамент, который хранится в сейфе 33/.

Процесс осуществления поставки соответствующим перевозчиком лицу, уполномоченному на получение товара, описывается следующим образом:

"Поставка осуществляется следующим образом:

Когда судно подходит к порту разгрузки, судовладелец или агент уведомляет Регистр и запрашивает наименование зарегистрированного владельца (владельцев). После этого Регистр направляет зарегистрированному владельцу запрос о том, желает ли он получить поставку. В некоторых случаях владелец может не пожелать осуществлять поставку через Регистр, поскольку:

1. возникает спор в отношении груза или
2. по известным ему причинам он просит изъять документы из Регистра и направить непосредственно ему.

В том случае, если поставка является приемлемой для зарегистрированного владельца, перевозчику и зарегистрированному владельцу направляются сообщения, в которых указывается соответствующий шифр, который позволяет обеим сторонам удостовериться в полномочиях друг друга. После осуществления поставки Регистр, выступая в качестве агента перевозчика, подписывает по поручению перевозчика коносамент как исполненный или во всяком случае распоряжается им в соответствии с инструкциями перевозчика" 34/.

91. Если исходить из того, как это собственно и предполагается, что будут разработаны соответствующие процедуры "проверочных шифров" и "обратной проверки" для обеспечения того, чтобы Регистр действовал лишь на основе сообщений и информации от "истинных" сторон, то такой Регистр займет уникальное положение, став централизованным местом хранения практически всей информации относительно морских перевозок, исходящей как от продавца или перевозчика, так и покупателя, и поэтому сможет обнаруживать в том случае, если потоки аналогичной информации из независимых источников не совпадают, первые признаки правонарушения.

33/ Ibid., p. 3.

34/ Ibid.

92. Если Регистр будет создан так, как это предлагается и было описано выше, то требование о направлении капитаном судна отдельного подтверждения подробных данных о поставке в Регистр будет обеспечивать автоматическую проверку точности и даже достоверности коносамента, представленного продавцом. Таким образом, морское правонарушение, связанное с изменением в противном случае действительного коносамента и выдачей коносамента на абсолютно не существующий товар, будет автоматически обнаруживаться в системе такого Регистра в результате в первом случае - несовпадения данных, полученных от перевозчика, а во втором случае - неполучения вообще никаких данных от перевозчика.

93. Система такого Регистра позволит также предупреждать мошенническую многократную продажу товара на основе поддельных дубликатов "оригинала" коносамента и сопровождающих документов, если будут предприниматься попытки по осуществлению всех "продаж" такого рода через систему Регистра. В таких случаях "повторная" продажа, несомненно, никогда не будет осуществлена, поскольку банк данных Регистра позволит обнаружить, что "продавец" уже фактически передал свои права и не является зарегистрированным владельцем.

94. Кроме того, Регистр позволит предотвращать многие виды подлога документов покупателем, которые были ранее описаны в пунктах 20-22. В таких случаях фальшивые коносаменты, составляемые покупателем (до совершения фактической покупки) на основе уведомления, полученного от продавца, никогда не смогут быть использованы в качестве основания для поставки товара, поскольку перевозчик будет осведомлен о том, что подлинный оригинал (оригиналы) находится (находятся) в Регистре. Аналогичным образом правонарушение, при котором покупатель получает товар у перевозчика против представления гарантийного письма (ввиду задержки в получении коносамента), а затем реализует коносамент ничего не подозревавшему покупателю, будет полностью исключено, поскольку первый этап такого правонарушения, то есть утверждение о том, что коносаменты потеряны, и требования поставить товар против гарантийного письма окажутся невозможными при системе Регистра (при условии, что эта система будет использоваться на протяжении всего периода транспортировки).

95. Хотя выше были рассмотрены случаи, в которых предлагаемая система Регистра позволит предупреждать некоторые виды правонарушений, следует особо отметить, что эта система не позволяет предупреждать абсолютно все виды правонарушений. Например, хотя мошенническая повторная продажа, в том случае если ее пытаются совершить в рамках системы Регистра, может быть предупреждена, ничто не может предотвратить осуществления мошеннической повторной продажи за пределами Регистра ^{35/}. Тем не менее в связи с этим следует отметить, что покупатель, действующий в рамках системы Регистра, по-прежнему защищен, если он использует систему Регистра на протяжении всего периода транспортировки.

^{35/} Такие повторные продажи за пределами данной системы могут быть в равной степени осуществлены покупателями, получающими товары через систему Регистра и одновременно составляющими второй набор подлинных документов.

В этом случае перевозчик, действующий через данную систему, не может на законном основании поставить груз против представления коносамента якобы в качестве подлинного оригинала вторым покупателем, поскольку данный перевозчик осведомлен о том, что подлинный оригинал (оригиналы) находится (находятся) в Регистре 36/. Второй покупатель, приняв поддельный коносамент вне системы Регистра, уже не пользуется такой защитой. С другой стороны, можно утверждать, что второй покупатель идет на риск, не потребовав использования Регистра, и, кроме того, что такие случаи не будут иметь места, если Регистр будет использоваться повсеместно 37/.

36/ Предполагается, что первый покупатель, использующий систему Регистра, по-прежнему будет защищен, даже в том случае, если в Регистр направляется поддельный коносамент. До тех пор пока покупатель, после того как он впервые вошел в контакт с Регистром, указывает, что именно он будет указан на коносаменте в качестве грузополучателя, любое расхождение с фактическим коносаментом сразу же будет обнаружено Регистром. Так, обеспечивая передачу грузополучателю подлинного коносамента (соответствующая информация независимо от этого подтверждается перевозчиком непосредственно Регистру), продавец не сможет передать право собственности, индосировав подлинный коносамент на имя ничего не подозревающего покупателя, действующего в обход Регистра за счет подделки подписи грузополучателя. Поэтому когда перевозчик отказывается передать товар такому грузополучателю, такой отказ следует расценивать как оправданный, даже если впоследствии будет доказано, что коносамент, находящийся в Регистре, является поддельным. В конечном счете в такого рода ситуациях предполагается, что покупатель, выступая зарегистрированным владельцем в соответствии с коносаментом, находящимся в Регистре, будет рассматриваться в качестве реального собственника товара.

Единственным случаем, при котором покупатель, использующий систему Регистра, может оказаться незащищенным, возникает тогда, когда продавец сам открывает досье на данную сделку и представляет поддельный коносамент, выписанный на самого себя как грузополучателя. Поскольку это будет совпадать с информацией, представленной перевозчиком, а также будет соответствовать информации, полученной при открытии досье данной сделки, продавец сможет беспрепятственно провести поддельный коносамент через Регистр и продать его ничего не подозревавшему покупателю, передавая одновременно на законном основании право собственности вместе с подлинным коносаментом вне системы Регистра, поскольку он будет являться истинным поименованным грузополучателем. Тем не менее такие случаи носят особый характер. Во-первых, недобросовестный продавец не будет заинтересован в том, чтобы поддельный коносамент был представлен в Регистр, поскольку независимо от того, каким образом он действует, он сможет получать платеж дважды. Во-вторых, это не распространяется на покупателя, который самостоятельно открывает досье на сделку до поставки товара. В данном случае, как это было описано выше, покупатель защищен от повторной продажи, независимо от того, каким образом действует продавец.

37/ Вполне можно ожидать, что затраты на использование такой системы, которые оцениваются в 300-400 дол. США по каждой партии отгруженного товара, не позволят применять данную систему для относительно небольших или недорогостоящих поставок; в то же время представляется маловероятным, что такие поставки станут объектом вышеупомянутых видов правонарушений.

96. Более серьезными недостатками предлагаемой системы Регистра с точки зрения предотвращения правонарушений, в том случае если ее действие будет распространено на все грузы, перевозимые в соответствии с условиями коносамента, заключаются в неспособности обнаружить недобросовестную поставку товара, не соответствующего условиям контракта, недоброкачественного товара, перевозимого в заранее упакованных контейнерах, а также любых видов неправильного описания партии товаров, которые не могут быть выявлены до отгрузки в результате проверки со стороны перевозчика в связи с проставлением отметки на коносаменте. Кроме того, система Регистра не позволит выявить правонарушения, основанные на сговоре с перевозчиком. Хотя совершение таких правонарушений возможно во всех случаях, за исключением, по-видимому, лишь поставок, осуществленных через хорошо известных перевозчиков, более значительные риски возникают в том случае, если используются услуги фрахтователей, сдавших судно в найм без экипажа или на срок, а в последнем случае особенно тогда, когда условия чартер-партии разрешают фрахтователю подписывать коносамент от имени капитана.

97. Наконец, хотя в момент подготовки настоящего доклада определенные аспекты системы Регистра по-прежнему оставались неясными, МПГ, возможно, пожелает оценить преимущества данного предложения и представить свои мнения на рассмотрение организаторов этой системы. Кроме того, ввиду наличия потенциальной возможности распространить действие этой системы на другие виды перевозок, помимо танкерных, Группа, возможно, пожелает постоянно быть информированной относительно хода работы по данному проекту и результатов его практического применения на первых этапах 38/. Хотя предлагаемая система не позволит предупредить определенные виды правонарушений, предполагается, что при ее использовании в сочетании с другими предлагаемыми защитными мерами, в особенности "особыми услугами" банков, которые рассматриваются в подразделе (d) настоящего раздела по подлогу документов (пункты 112-140), этот совокупный комплекс мер по предупреждению правонарушений может превратиться в абсолютно безотказную систему защиты от морских правонарушений, связанных с подлогом документов в том случае, если предлагаемая система Центрального регистра будет функционировать, как это предусмотрено.

c) "Безопасный" коносамент

98. Хотя коносаменты являются товарораспределительными документами, позволяющими не только грузополучателю получать товары у перевозчика, но также продавцу получать платеж по аккредитиву, открытому покупателем, эти документы, тем не менее, относительно легко подделать, поскольку они, как правило, печатаются на чистом листе бумаги и их бланки фактически можно беспрепятственно купить "на каждом углу". Такое положение послужило основой для целого ряда предложений об уменьшении возможностей для подделки коносаментов 39/, которые заслуживают рассмотрения.

38/ Имеются данные о том, что подобный экспериментальный проект предполагается осуществить применительно к перевозкам в Северном море, причем осуществление соответствующих операций начнется примерно через полтора-два года.

39/ Например: "Судоходные компании ... должны более строго подходить к работе своих отделов по оформлению коносаментов, а также рассмотреть вопрос об использовании рельефных кодовых номеров на каждом коносаменте по меньшей мере для дорогостоящих и крупных партий груза". Ellen and Campbell, International Maritime Fraud, pp. 117-8.

1) Коносамент "МБМС"

99. Имеются данные о том, что МБМС (ИМБ) рассматривает предложение о разработке коносаментов, которые трудно подделать и обращение которых будет постоянно контролироваться. Хотя еще не принято окончательного решения относительно выполнения данного проекта, ИМБ ранее неоднократно указывало, что в отношении форм коносамента следует принять более действенные меры безопасности 40/. В случае, если такая форма будет разработана, то соответствующий бланк предлагаемого "безопасного" коносамента ИМБ будет представлять собой (а) лист филигранной бумаги с соответствующим рисунком, на поверхность которого будут нанесены (б) цветные синтетические волокна и который будет (с) сенсублицирован в соответствии с обычным чековым стандартом, для того чтобы не допустить изменений и чтобы служить в качестве средства подтверждения подлинности; и который будет иметь (д) собственный серийный номер. Предполагается, что конкретная форма этого документа может быть изменена для удовлетворения потребностей какого-либо конкретного вида перевозок. Эмиссия и обращение коносаментов будут контролироваться одним органом, например местной торговой палатой. Коносаменты будут выписываться на перевозчиков после получения соответствующей просьбы и против расписки. После рассылки серийный номер будет регистрироваться. Банки будут ознакомлены с действием этой системы и им будут разосланы образцы бланков. Предполагается, что после внедрения этой системы банки смогут проверять подлинность данного коносамента, и эта система, позволяя устанавливать личность покупателя в случае обнаружения подлога, явится достаточно действенным средством борьбы с подделкой коносаментов.

100. Исходя из имеющейся у секретариата информации о предложениях ИМБ, а также учитывая, что в предлагаемой системе не предусматривается никаких средств по предупреждению первоначального внесения недостоверных данных в коносамент 41/, представляется, что успех или провал этой системы будет зависеть от степени контроля за распределением этого документа для обеспечения идентифицируемости покупателя. Поскольку этот документ может быть выписан на лиц или фирмы, которые известны или же каким-либо другим образом могут быть идентифицированы не полностью, существует опасность того, что обращение этого документа станет "неконтролируемым". Кроме того, не ясно, каким образом можно будет воспрепятствовать последующей и, таким образом, неконтролируемой передаче чистого бланка коносамента другому лицу, перед тем как он будет использован для данной поставки. В связи с этим необходимо будет определить целый ряд практических проблем, связанных с контролем за распределением коносаментов, например, ответить на вопрос, осуществимо ли на практике в процессе обращения такого документа проведение соответствующей проверки для обеспечения достаточной вероятности правильной идентификации в каждом отдельном случае, и какого рода ответственность будет существовать в отношении непроведения по небрежности соответствующей проверки для установления личности получателей данного документа. Дополнительные трудности могут возникнуть при получении акцепта такого коносамента со стороны судовладельцев.

40/ "Forged Documents and the Shipping Industry", Parts I и II; Report of the IMB; см. Fairplay, 12 August 1982, p.31: "ИМБ утверждает, что перевозчикам и банкам следует усилить контроль для борьбы с подлогом документов".

41/ Даже если исходить из того, что будет разработан абсолютно не поддающийся подделке коносамент, что, следовательно, позволит полностью устранить риск подделки, если исходить из невозможности изменения данных, уже изложенных на бланке.

101. Если практические проблемы, связанные с данным предложением, будут решены, то бланк коносамента ИМБ сможет послужить по меньшей мере определенным препятствием на пути совершения морских правонарушений, поскольку это потребует от потенциальных правонарушителей раскрывать свою личность для получения необходимого документа. Коносамент ИМБ предназначен для выполнения функций оптимального документа для использования в тех случаях, когда покупатель недостаточно хорошо знаком с продавцом и желает гарантировать себя от любого риска правонарушения, воздвигая такого рода препятствия. В таких случаях он может потребовать от продавца в рамках сделки купли-продажи поставить товар на условиях коносамента ИМБ, и этот коносамент, таким образом, станет необходимым элементом сделки и будет являться одним из обязательных документов для представления продавцом с целью получения платежа по аккредитиву 42/.

102. МПГ, возможно, пожелает оценить практическую полезность этого предложения и сообщить о своих мнениях ИМБ.

ii) Улучшение процедур проставления штампов

103. С учетом того факта, что подпись капитанов или агентов относительно редко используется в качестве разрешающего условия в отношении коносамента, был выдвинут ряд предложений по совершенствованию процедур проставления штампов в качестве альтернативного средства выдачи разрешения 43/. В связи с этим, как известно, могут быть разработаны многоцветные штампы, которые особенно трудно подделать.

104. Такое предложение могло бы, несомненно, оказаться весьма полезным для облегчения задачи различных органов каждой судоходной линии по проверке аутентичности собственных коносаментов этой линии, представляемых после доставки груза. Такие штампы могли бы, например, быть весьма эффективным средством борьбы с описанным ранее (пункт 21) подлогом документов со стороны покупателя.

105. Гораздо большее сомнение вызывает возможность использования таких улучшенных процедур проставления штампов для облегчения проверки аутентичности коносаментов в целях предупреждения подлога со стороны продавцов. В этих случаях покупателю или его агенту (например, банку, осуществляющему платеж по аккредитиву) потребуется заранее иметь подлинный оттиск штампа для сопоставления со штампом на коносаменте, представляемом для получения платежа. До тех пор пока не будет обеспечено повсеместное распространение таких оттисков, что представляется весьма маловероятным (за исключением лишь случаев, когда это будет осуществляться в рамках какого-либо общего плана для всех судоходных линий), покупатели или их банки должны будут заранее знать соответствующую судоходную линию и получать непосредственно от этой линии подлинный оттиск ее штампа 44/. Такая процедура отнюдь не всегда может оказаться практически осуществимой.

42/ См. также "Forged Documents and the Shipping Industry", Part II.

43/ См. например, "Suggestions by the Security and Investigation Services", Fairplay, 7 April 1983, p.3.

44/ Если эта операция будет осуществляться через продавца, то подлинность такого оттиска, несомненно, нельзя будет гарантировать.

106. Еще одна проблема, возникающая в связи с осуществлением такой системы, будет состоять в том, что до тех пор, пока она не будет осуществляться повсеместно на обязательной основе, продавец всегда сможет использовать судоходную линию, которая не участвует в данной системе. Покупатель, несомненно, может решить эту проблему, заранее оговорив, что может быть использована лишь "участвующая" линия. Однако до тех пор, пока не будут разработаны определенные критерии или минимальные стандарты для определения того, когда данный штамп является штампом, который "трудно подделать", такого рода заблаговременное указание будет иметь мало ценности.

107. Кроме того, ту технику, которая будет использоваться для проставления специальных штампов, необходимо будет хранить примерно так же, как деньги, и в нерабочие часы держать в безопасном месте. Но даже в этом случае высокая вероятность кражи делает всю систему штампов бесполезной. В случае кражи особенности рисунка штампа необходимо будет изменить, однако в результате следующей кражи штамп вновь окажется бесполезным.

108. Наконец, неясно, каким образом будет действовать данная система в том случае, если суда данной судоходной компании фрахтуются по чартер-партии, в соответствии с условиями которой агент фрахтователя имеет право подписывать коносаменты от имени капитана. Такому фрахтователю необходимо будет либо сдавать в аренду соответствующее оборудование для проставления штампов, что благоприятствует совершению правонарушений в результате создания компаний-фрахтователей с якобы "безупречной репутацией", либо каждый коносамент необходимо будет впоследствии направлять для проставления штампа судоходной линии.

iii) Заблаговременное ознакомление с подписью капитана на коносаменте

109. В соответствии с рекомендацией ИМБ покупателям товара следует по возможности заранее получать образцы подписей лиц, уполномоченных на подписание коносамента, и, если это возможно, прилагать образец подписи к аккредитиву 45/. Во-первых, неясно, каким образом покупатели смогут получать такие подписи. Если это будет производиться через продавца, то продавец, несомненно, по-прежнему сможет совершать обычный подлог документов, т.е. представлять подделанную подпись. Получение такой подписи непосредственно от судоходной компании предполагает необходимость заранее знать, какая компания будет использована. Кроме того, если такая подпись включена в качестве обязательного требования в аккредитив, то утрачивается возможность замены другим судном (другой компанией) в результате невозможности использования первого судна (что наблюдается отнюдь нередко) без изменения аккредитива. Такое изменение потребует направления продавцом соответствующего сообщения покупателю, установления непосредственного контакта между покупателем и новой судоходной компанией для получения нового образца подписи, последующего направления этого образца банку, открывшему аккредитив, и, наконец, передачи нового образца подписи банку, осуществляющему платеж. К этому времени партия товара уже вполне может прибыть в порт назначения. Так или иначе, в результате таких задержек продавец может оказаться не в состоянии получить платеж по аккредитиву в течение срока, который примерно соответствует тому сроку, который обычно предусматривается в такого рода коммерческих сделках.

45/ "A Profile on Maritime Fraud", submitted by the IMB to the IUMI Cargo Workshop on "Crime in International Trade", 13 September 1982, p.10.

110. Кроме того, неоднократно предлагалось разработать международный регистр подписей всех лиц во всех судоходных компаниях и агентствах, уполномоченных на подписание коносаментов. Такой регистр подписей можно было бы впоследствии направить каждому банку, который совершает платежи по аккредитивам. Тем не менее такое предложение сопряжено с необходимостью ограничить число лиц, уполномоченных на подписание коносаментов, примерно двумя-тремя сотрудниками в каждой фирме.

111. Утверждается, что по мере развития методов обработки данных и фотофаксимильных систем такую систему в конце концов удастся осуществить. Тем не менее такое предложение, как правило, отклоняется на основе того, что капитаны, равно как и агенты, настолько часто меняются, что обновлять такой регистр будет весьма трудно 46/. В этом отношении, поскольку такой регистр не может быть исправлен до тех пор, пока новый капитан, подпись которого еще не была направлена в банки, не подпишет данный коносамент и не представит его банку, осуществляющему платеж, данная система препятствует развитию торговли.

d) "Особые услуги" банков при открытии аккредитивов

112. Уже неоднократно указывалось, что современные правила и практика, которые используются банками при исполнении аккредитивов, в значительной степени содействуют совершению подлога документов и, следовательно, должны быть пересмотрены или же дополнены для обеспечения более надежной защиты клиентов банков, т.е. покупателей товаров, которые используют такую форму расчетов 47/.

46/ Wilson. W.A., "Documentary credits and Uniform Customs", документ, представленный на семинаре на тему "Предупреждение морских правонарушений", 10 мая 1979 г., Лондон, организованном журналом "Шипброкерес мэгэзин" при поддержке Института судовых брокеров-фрахтователей (далее именуемый "Семинар судовых брокеров 1979 г.", p. 44.

47/ "Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов", на мой взгляд, несомненно, требуют в связи с этим соответствующего пересмотра". Еступительное заявление г-на Юстиса Керра, Семинар судовых брокеров 1979 г. p. 41.

"Если бы миллионы долларов, которые ежегодно теряются, принадлежали непосредственно банкам, а не их клиентам, были ли бы они удовлетворены такой системой в том виде, в каком она существует в настоящее время?" Eric Ellen, Ibid;

"Нормы права, относящиеся к обязанностям банка, должны быть пересмотрены"
W.A. Watson, Ibid;

"Современная система международной торговли, основанная на документарных аккредитивах, должна быть сделанной более безопасной в отношении правонарушений и фальсификаций - в противном случае эта система может потерпеть крах" "Crime pays too well", by Niklas Kohlböm, Chairman of Atlantica Insurance Co. Ltd. Sweden, Annual Report 1981, p.13.

Аналогичным образом секретариат в одном из своих предыдущих докладов Комитету по морским перевозкам указывал:

"... Существует необходимость в углубленном рассмотрении международных правил, используемых банками применительно к документарным аккредитивам, в их связи с операциями по морской перевозке с целью определения эффективности их использования для борьбы с мошенничеством в морских перевозках. В этом отношении следует уделить внимание тому, является ли распределение ответственности между сторонами (т.е. банком и покупателем) в таких правилах равноправным, с учетом функций, обязанностей и возможностей каждой из этих сторон в области принятия мер по предотвращению случаев мошенничества в морских перевозках" 48/.

Такие призывы к проведению реформы главным образом основаны на отсутствии какого-либо обязательства со стороны банка, осуществляющего платеж по аккредитиву, в отношении проведения какого-либо изучения подлинности или точности документов, представляющих товары, перед оплатой по данному аккредитиву.

113. Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов (УПОДА) МТП, которые используются банками в большинстве стран в качестве основы для проведения таких операций, были подвергнуты особой критике; в особенности статья 8.а, в которой указывается:

"Все стороны, участвующие в операциях, связанных с документарными аккредитивами, имеют дело с документами, а не с товарами",

а также статья 9, которая гласит:

"Банки не несут никакой фактической или юридической ответственности за форму, полноту, точность, подлинность, подделку или правовые последствия любых документов" 49/.

114. Уже неоднократно указывалось, что эти правила необходимы, поскольку значительный объем осуществляемых банками операций, связанных с открытием документарных аккредитивов, препятствует проведению более глубокого изучения по сравнению с простой проверкой соответствия реквизитов самих документов. Кроме того, наличие большого количества

48/ TD/B/C.4/244, пункт 22.

49/ В настоящее время УПОДА пересматриваются МТП, с тем чтобы учесть расширение использования необоротных железнодорожных накладных; тем не менее принцип ограничения ответственности банков за проверку документов лишь в отношении соответствия реквизитов по-прежнему остается неизменным. В момент написания настоящего доклада Комиссия по методам и практике банковских операций приняла пересмотренный текст и представила его на рассмотрение Совета МТП для утверждения, после чего, как ожидается, он вступит в силу начиная с 1 октября 1984 года. Цитированные выше в тексте статьи 8.а и 9 соответственно воспроизведены в статьях 4 и 17. В статью 17 были внесены лишь незначительные редакционные изменения по сравнению с существующим текстом. Статья 4, хотя ее содержание, по существу, осталось неизменным, в настоящее время гласит:

"Все стороны, участвующие в операциях, связанных с документарными аккредитивами, имеют дело с документами, а не с товарами, услугами и/или другими объектами сделок, к которым эти документы могут относиться".

судоходных компаний и агентов по всем мире делает практически невозможной проверку подлинности любого документа, включая коносамент, или же подписей на таких документах. Для общего обоснования таких утверждений делается ссылка на один случай, когда один конкретный (неназванный) банк в течение одного рабочего дня получил для оплаты по аккредитиву 352 комплекта документов, причем на коносаментах были указаны 79 различных судоходных компаний, а сделки были связаны с поставкой 47 различных видов товаров между 51 страной 50/.

115. Даже в том случае, если банк, осуществляющий платеж, посвящает больше времени проведению изучения, высказывается сомнение в отношении того, что это реально может обеспечить более надежную гарантию. Хотя признается, что банк иногда в состоянии проверить действительно ли существует данное судно и данный продавец, он не может определить, погружен ли товар на это судно, не говоря уже о подлинности свидетельства о характере и качестве груза 51/. Поэтому утверждается, что вместо того, чтобы полагаться на банки в отношении проведения более глубокой проверки, покупателям следует самим проводить такую проверку, поскольку они имеют более тесные связи с продавцами, и именно они фактически являются сторонами, заключившими контракт купли-продажи. В связи с этим неоднократно указывалось следующее:

"В конечном счете наиболее надежную защиту для покупателей и продавцов от правонарушений может обеспечить соответствующая проверка, которая позволит им убедиться в добросовестности сторон, с которыми они имеют дело, до принятия каких-либо торговых обязательств. Основную ответственность за предупреждение правонарушений должны нести и фактически несут покупатели" 52/.

Аналогичным образом в Руководстве по предупреждению морских правонарушений МТП покупателям рекомендовалось лучше использовать возможности местных торговых палат для получения информации о потенциальных продавцах, а также использовать независимую проверку товара и его погрузки на указанное судно 53/.

116. Тем не менее по-прежнему выражается неудовлетворение современной системой на основе того, что проводимое покупателем изучение, которое, как правило, касается продавцов, расположенных на другом континенте, является неточным (отнюдь не всегда такие расследования позволяют получить точное представление о финансовом положении и надежности данного продавца) и их довольно трудно осуществлять. В связи с этим МТП признает, что:

"... отнюдь не все стороны, в особенности более мелкие торговцы, обладают необходимыми достаточно действенными средствами для обеспечения полной защиты своих интересов [и] отнюдь нелегко определить надежность всех сторон коммерческой сделки" 54/.

50/ "A Banker's View", by F.R. Botham, документ, представленный на Семинаре судовых брокеров 1979 года, p. 67.

51/ "Documentary Fraud - A Banker's View", by B.S. Wheble, документ, представленный на семинаре МСМС по проблемам грузов 13 сентября 1982 года, p.5.

52/ Ibid., p.4.

53/ Ibid., p.8.

54/ Ibid., p.8.

Кроме того, иногда упоминаются случаи, когда создаются корпорации, которые проводят операции вполне добросовестно на протяжении определенного периода времени, прежде чем совершить крупное, весьма выгодное правонарушение, а затем бесследно исчезнуть 55/. Поэтому, по-видимому, необходимы более надежные гарантии в отношении соответствующих конкретных поставок.

117. Одна из гарантий может состоять в использовании независимых инспекционных агентств для контроля качества и количества товара и даже их погрузки на борт соответствующего судна. Тем не менее полезность свидетельств об осмотре независимых агентств зачастую ставилась под сомнение, поскольку правонарушители могут подделать и регулярно подделывают такие свидетельства для представления в банки, осуществляющие платеж 56/. Одно из выдвигавшихся предложений в отношении попыток избежать таких рисков состоит в том, что покупатель должны требовать, чтобы инспекционные компании направляли свидетельства непосредственно банку, осуществляющему платеж 57/. Такое предложение связано с целым рядом преимуществ, если исходить из того, что покупатель имеет достаточный персонал и соответствующие связи для налаживания контактов с хорошо известным инспектором, с тем чтобы поручить ему провести осмотр непосредственно от его имени, а затем переслать свидетельство об осмотре непосредственно соответствующему банку. В отсутствие таких непосредственных контактов осмотр, как правило, осуществляется продавцом. Абсолютно ясно, что в таких условиях продавец вполне может отказаться от установления контактов с инспекционным агентством и вместо этого самостоятельно подделать соответствующее свидетельство.

118. Кроме того, даже в том случае, если покупатель установит непосредственные контакты с инспекционным агентством, он по-прежнему будет уязвим в отношении подлога документов, если такой подлог совершается при помощи полностью поддельных документов на несуществующие товары. В таких случаях поддельные документы могут быть представлены, а платеж получен еще до того, как инспекционное агентство сможет установить, что никакого товара фактически вообще не предполагалось доставить в портовую зону для отгрузки. В этом отношении, по-видимому, необходимо наличие определенных контактов между инспекционным агентством и продавцом для установления местонахождения товара в целях проверки как с точки зрения времени прибытия в портовую зону, так и с точки зрения местонахождения в такой зоне. Хотя не трудно представить себе абсолютно правдоподобные объяснения продавца в связи с незначительными задержками в доставке товара в портовую зону, в течение которых, причем до появления у инспекционного агентства каких-либо оснований для подозрения и уведомления покупателя, отдельные документы могут быть представлены, платеж получен, а продавец может бесследно исчезнуть.

119. Аналогичным образом, если банк заранее знает, что свидетельство об осмотре должно быть представлено непосредственно инспекционным агентством, это отнюдь не является препятствием для совершения вышеупомянутого подлога. В таких случаях продавец также будет знать об этом требовании (поскольку это будет следовать из примечания к аккредитиву) и позаботиться о том, чтобы такое свидетельство поступило непосредственно от инспекционного агентства.

55/ Например, как это указывается в "One Shipowner's Experience of Maritime Fraud", в документе, представленном на Семинаре судовых брокеров в 1979 г. И.Р. Даттоном в отношении подделки чартер-парти, стр. 23.

56/ Использование свидетельств, которые трудно подделать и которые в настоящее время разрабатываются некоторыми инспекционными агентствами, несомненно, затрудняет совершение таких правонарушений при условии, что банки, осуществляющие платеж, имеют образец такого свидетельства для проведения составления.

57/ "A Banker's View", by F.R. Botham, Семинар судовых брокеров 1979 года, стр. 67.

120. Поэтому, хотя требование о проведении независимого осмотра и даже о представлении его результатов непосредственно банку, осуществляющему платеж, обеспечивает определенные более надежные гарантии, оно не является существенным препятствием для опытного правонарушителя, который в состоянии обеспечить более точное планирование сроков своей операции.

121. Из всего вышеизложенного следует, что принципиально важным отсутствующим звеном является более активное участие со стороны предприятия, которое в конечном счете несет ответственность за оценку создавшегося положения и определение того, следует ли платить, т.е. участие со стороны банка, осуществляющего платеж. Ограничивая свои функции лишь проверкой соответствия реквизитов документа, банки оказывают довольно слабым звеном в системе осуществления платежей, что довольно трудно компенсировать за счет принятия покупателем более действенных мер предосторожности. В связи с этим следует учитывать, что банк, осуществляющий платеж, является единственной стороной представляющей покупателя при осмотре документов перед выплатой цены товара, и он может получить информацию или же быть осведомленным об обстоятельствах, которых не имелось или же о которых не было известно ранее и которые могли быть изучены покупателем.

122. Сторонники современной системы утверждают, что банки на самом деле проводят в особых случаях соответствующее расследование помимо сопоставления реквизитов документов. Однако такой подход, по-видимому, не является удовлетворительным, если учесть то количество правонарушений, которые так легко совершить в условиях современной системы, а также тот факт, что в некоторых случаях банки осуществляли платеж против представления довольно грубых подделок 58/.

123. Тем не менее повсеместно признается, в том числе сторонниками реформы существующей системы платежей, что сами УПОДА изменять нежелательно. Эти правила обеспечивают относительно недорогостоящее средство финансирования и осуществления платежей при международной купле-продаже товаров - средство, которое функционирует вполне удовлетворительно в подавляющем большинстве случаев, и поэтому представляется весьма нецелесообразным требовать ужесточения процедур проверки при осуществлении операций, связанных с оплатой по аккредитиву, поскольку это привело бы к увеличению затрат, позволив решить проблемы, которые возникают лишь в довольно редких случаях. Это прежде всего относится к большому количеству операций между торговыми партнерами, которые хорошо знакомы друг с другом и которые не считают необходимым выделять более значительное время и более значительные денежные средства для проведения дополнительной проверки.

124. Поэтому призывы к проведению реформы, как правило, ограничивались рекомендациями о создании определенной оптимальной системы "особых услуг", включающие оценку подлинности и точности документов, осуществляющими платеж банками по просьбе покупателя и за дополнительную плату 59/. Такие предложения до последнего времени не получали поддержки со стороны банковского сообщества и до сих пор еще не были воплощены своими сторонниками в более конкретные рекомендации. Современное положение, по-видимому, частично является результатом правомерности утверждений банковского сообщества о том, что такого рода дополнительные проверки банка будет проводить довольно трудно (эти утверждения уже кратко излагались в пункте 114), что такие расследования отнюдь не обязательно позволят предупредить правонарушения (см. пункт 115) и, наконец, что это потребует значительных затрат.

58/ См. ICC Guide to the Prevention of Maritime Fraud ("Руководство по предупреждению правонарушений"), стр. 6.

59/ См. вступительное заявление г-на Юстиса Керра на Семинаре судовых брокеров 1979 г.; Ellen and Cambell, International Maritime Fraud (London: Sweet and Maxwell, 1981, p. 111; and "Crime Pays too Well" by Niklas Kihlborn, Chairman, Atlantica Insurance Co. Ltd., Annual Report 1981, p. 13.

В отношении последнего из этих доводов на ежегодном совещании Международного союза морских страховщиков 1982 г. 60/ указывалось, что:

"Такого рода особый класс аккредитивов, возможно, потребуется в тех случаях, когда сумма соответствующей сделки является весьма значительной, а вероятность совершения правонарушения более высокой. Как страховщикам вам несомненно было бы весьма приятно сознавать, что банк фактически осуществляет страхование от риска, однако в условиях потенциально значительного риска и ограниченного спреда на данном "рынке" соответствующая премия, дополнительная плата может оказаться весьма высокой. Обычные коммерческие меры предосторожности могли бы оказаться не менее эффективными и, несомненно, гораздо менее дорогостоящими".

125. Тем не менее, несмотря на все вышеизложенное, представляется, что неспособность до последнего времени разработать какую-либо приемлемую систему "особых услуг" фактически обусловлена не какой-либо фундаментальной практической неосуществимостью данного предложения, а всего лишь неспособностью выявить те легко осуществимые автоматические методы проверки, которые обеспечивают высокую степень надежности, не требуя от банков проведения тщательных расследований или широкого участия. Что касается последнего из этих утверждений, то при условии наличия надлежащим образом разработанных условий функционирования системы таких услуг замечания, сделанные в пункте 24, относительно значительных размеров такого рода дополнительной платы (поскольку банки фактически будут страховать от относительно большого риска) являются необоснованными. Короче говоря, можно предположить, что существует возможность разработки недорогостоящей высокоэффективной системы особых услуг, которая могла бы функционировать при минимальных задержках в осуществлении аккредитивной формы расчетов. На самом же деле, как представляется, вопреки утверждению, которое было изложено в пункте 124 выше, система особых услуг при прочих равных условиях вряд ли потребовала бы более значительных затрат, по сравнению с затратами на обычные коммерческие меры предосторожности, и в то же время была бы более эффективной.

126. Для обеспечения одновременно практической осуществимости и эффективности предлагаемой системы "особых услуг" необходимо обеспечить соблюдение целого ряда конкретных условий. Во-первых, такие услуги должны быть необязательными "дополнительными услугами", предоставляемыми по просьбе покупателя, открывающего аккредитив, и с согласия соответствующих банков, в особенности банка, осуществляющего платеж по этому аккредитиву. Просьба со стороны покупателя необходима для того, чтобы избежать принятия такого рода мер в тех случаях, когда покупатель достаточно уверен в своем торговом партнере и не нуждается в дополнительной проверке за счет особых услуг. Таким образом, можно было бы избежать бесполезных дополнительных затрат, по сравнению с современной системой, обеспечивая проведение расчетов по аккредитиву на основе обычной практики. Заблаговременное согласие со стороны заинтересованных банков необходимо, поскольку предоставление такого рода особых услуг будет зависеть от принятия определенных мер банком, осуществляющим платеж. Этот банк, например, должен быть в состоянии фактически принимать такого рода дополнительные меры. Если этот банк не обладает соответствующими возможностями, то обеспечить функционирование такой системы особых услуг, конечно же, будет невозможно.

127. Меры, принимаемые банком, осуществляющим платеж, должны быть как можно более ограниченными с точки зрения их количества, а также в максимально возможной степени носить автоматический характер. При использовании такого подхода можно будет избежать неоправданных задержек в исполнении аккредитивов, и банки не будут вовлечены в проведение сложных стоимостных оценок или же исследований, требующих привлечения высококвалифицированных специалистов в этой области.

128. Наилучшее решение, как представляется, могло бы состоять в предоставлении такого рода особых услуг лишь в тех случаях, когда покупатель просит осмотреть товар и удостовериться в его погрузке независимое инспекционное агентство. Такой независимый осмотр, по-видимому, является наиболее действенной из существующих гарантий, которая может быть использована покупателем для того, чтобы не стать жертвой правонарушения. Тем не менее, как указывалось выше, по-прежнему существует возможность и фактически регулярно оказывается, что свидетельства об осмотре либо полностью подделываются на несуществующий товар, либо изменяются продавцом в собственных интересах. Предлагаемая система особых услуг будет предназначена лишь для того, чтобы исключить этот остающийся риск подделки за счет установления банком контактов с агентством, выдающим свидетельство об осмотре для подтверждения того, что это агентство действительно выдало такое свидетельство, а также для проверки содержащейся в нем информации. Такая мера будет приниматься абсолютно автоматически и, таким образом, не потребует от банка проведения какой-либо оценки платежеспособности продавца или же какого-либо другого участия со стороны банка, помимо установления контакта с соответствующим агентством и проверки соответствия между полученной информацией и информацией, содержащейся в свидетельстве об осмотре. Поэтому банк никоим образом не будет гарантировать отсутствия подлога и, следовательно, не будет осуществлять страхования в отношении какого-либо аспекта успеха или неудачи данной сделки. С учетом этого становится абсолютно ясным, почему критические замечания в адрес особых услуг банков, изложенные ранее в пункте 124, являются необоснованными. Вопреки изложенным в этом пункте утверждениям, плата за такого рода услуги будет весьма незначительной, поскольку это будет связано с простым автоматическим действием по установлению контактов и сопоставлению данных.

129. Инспекционное агентство в рамках ранее заключенного соглашения с банком будет попросту обязано подтвердить, что это агентство или одно из его отделений действительно выдало свидетельство в отношении соответствующей партии товара, а также вновь предоставить информацию, указанную в свидетельстве, с тем чтобы позволить банку провести сопоставление со своим экземпляром. Кроме того, это агентство могло бы взять на себя обязательство по уведомлению подтверждающего банка о том, что оно одновременно или впоследствии получило другие запросы о подтверждении в отношении этой же партии товара, а такие множественные контакты свидетельствуют об осуществлении недобросовестной двойной продажи одного и того же товара. Подобно банку, осуществляющему платеж, инспекционное агентство не будет нести никакой ответственности в отношении отсутствия подлога и, в частности, оно не будет и фактически не может гарантировать, что свидетельство, находящееся в банке, является подлинным свидетельством или что оно не было изменено с преступным умыслом. Таким образом, "подверженность риску" самого агентства, когда оно соглашается предоставлять свою долю особых услуг, ограничивается компетентным исполнением чисто автоматических действий.

130. Хотя такие действия будут выполняться абсолютно автоматически, совокупность этих автоматических действий, совершаемых каждой стороной, подобно тому, как это было описано выше, позволит практически полностью устранить возможность для совершения правонарушения за исключением лишь тех случаев, когда подделывается второй комплект документов для той же партии товара и связанная с этим "повторная продажа" осуществляется за пределами системы особых услуг. В случае если оба акта продажи будут охвачены системой особых услуг, то такой подлог, несомненно, будет сразу же обнаружен обеими банками, запросившими у инспекционного агентства информацию об одной и той же партии товара. В том случае если лишь один из актов продажи охвачен системой особых услуг, то лишь один банк обратится за подтверждением к инспекционному агентству, и подлога документов обнаружено не будет.

131. Для обеспечения нормального функционирования системы особых услуг банку, желающему оказать такие услуги при выполнении функции банка, осуществляющего платежи, по-видимому, будет необходимо заранее заключить соглашение с одним или более инспекционными агентствами в отношении обязательства каждой из сторон. Еще одно связанное с этим соображение состоит в необходимости установления непосредственных связей между банком и соответствующим инспекционным агентством. Некоторые инспекционные агентства имеют целую сеть отделений во многих странах мира, деятельность которых контролируется головным учреждением, расположенным в Европе. Вопрос в данном случае состоит в том, сможет ли головное учреждение этих инспекционных агентств или же какое-либо отделение проверять свидетельства, выданные в каком-либо другом отделении, если какой-либо банк обратится к ним с соответствующей просьбой. Предварительные контакты по крайней мере с одним из агентств, которое обладает сетью отделений во многих странах мира, показывает, что такого рода связь является вполне возможной. Таким образом, абсолютно ясно, что способность какого-либо конкретного банка оказывать предлагаемые особые услуги в связи с осуществлением расчетов по аккредитиву будет в значительной степени зависеть от ее возможностей по установлению непосредственных связей с одним или более инспекционными агентствами. Аналогичным образом географическое разнообразие поставок, в отношении которых можно будет предоставлять такого рода особые услуги, будет зависеть от возможностей по налаживанию связей между участвующими агентствами и их различными отделениями. Так, сфера действия каких-либо конкретных особых услуг теоретически может быть различной, начиная от услуг, распространяющихся лишь на поставки из одного порта, когда осмотр осуществляется одним уполномоченным инспекционным агентством, и кончая услугами, которые охватывают поставки практически всех портов мира, когда такой осмотр проводится каким-либо одним из широкого круга уполномоченных инспекционных агентств.

132. Следует отметить, что ввиду наличия более разветвленной системы связи, которая уже создана развитыми странами с рыночной экономикой, представляется наиболее вероятным, что на первых этапах лишь банки, расположенные в этих странах, будут в состоянии предоставлять такого рода особые услуги. Тем не менее с учетом характера таких особых услуг, требующих принятия мер со стороны банка, осуществляющего платежи, в интересах покупателя, независимо от того, где он расположен, развивающиеся и социалистические страны смогут сразу же получить непосредственные выгоды от такого рода услуг по всему их импорту из развитых стран, поскольку банк, назначенный в качестве банка, осуществляющего платежи, предоставляет такого рода особые услуги. В связи с этим следует особо отметить, что банки в развивающихся странах, получающие запросы об открытии аккредитивов от своих местных клиентов, т.е. покупателей товаров, не будут нуждаться в каких-либо более значительных средствах или более сложных процедурах для того, чтобы предоставить своим клиентам возможность воспользоваться такими услугами. Им необходимо лишь обеспечить, чтобы аккредитив исполнялся каким-либо другим банком, который предоставляет как осуществляющий платежи банк такие особые услуги, начиная от порта, где предполагается отгрузить данную партию товара на экспорт.

133. В связи с этим следует также отметить, что обязательства покупателя в рамках этой системы особых услуг будут ограничиваться аналогичным образом. Во-первых, покупателю необходимо будет потребовать при заключении с продавцом контракта купли-продажи, чтобы платежи осуществлялись против предъявления документов в банке, предоставляющем такие услуги. В связи с этим покупателю необходимо будет определить в его местном банке, какие банки предоставляют такие особые услуги по соответствующим торговым сделкам и какие документы или же выполнение других условий необходимы банку, осуществляющему платежи, прежде чем он сможет оказать такие услуги, с тем чтобы он мог впоследствии обеспечить включение всех необходимых условий в контракт купли-продажи. В то же время такого рода

заблаговременное определение отнюдь не трудно будет осуществить даже относительно неопытным покупателям, если исходить из того, что будет обеспечена заблаговременная соответствующая реклама таких особых услуг для осведомления покупателей.

134. Так или иначе, после заключения контракта купли-продажи покупателю необходимо лишь обратиться с просьбой к своему банку провести все связанные с открытием аккредитива операции с банком, предоставляющим услуги банка, осуществляющего платеж, специально указав, что в отношении этой сделки должны быть предоставлены особые услуги, а также фактически выполнить любые условия, которые могут быть поставлены этим осуществляющим платеж банком перед предоставлением особых услуг (например, требование о том, что в аккредитиве должно быть особо указано на необходимость представления свидетельства об осмотре товара и о его погрузке одного из инспекционных агентств, указанных банком, осуществляющим платеж).

135. При разработке процедур оказания специальных услуг, возможно, необходимо будет специально учесть отдельные виды аккредитивных расчетов, например с использованием компенсационных аккредитивов. Тем не менее, по-видимому, можно сохранить общую процедуру и внести необходимые изменения, с тем чтобы без особых трудностей учесть особые обстоятельства.

136. Кроме того, предлагаемая система особых услуг, по-видимому, окажется более эффективной и действенной по сравнению с использованием самим покупателем процедуры "обратной проверки" непосредственно у инспекционного агентства. Во-первых, за исключением лишь тех случаев, когда речь идет о крупных импортерах применительно к одним и тем же поставкам, такую процедуру необходимо будет каждый раз заново специально разрабатывать. В связи с этим определенную ценность имело бы заблаговременное установление связей с соответствующими инспекционными агентствами, с каждой стороной, полностью осознающей свои соответствующие обязательства. Во-вторых, подтверждение действительности свидетельства об осмотре в таком случае будет направляться покупателю, в то время как платеж по аккредитиву осуществляет банк. Поэтому либо будет возникать риск того, что банк совершит платеж по аккредитиву до получения от покупателя подтверждения действительности свидетельства об осмотре, либо право банка на осуществление платежа должно быть ограничено необходимостью получения одобрения от покупателя, что в последнем случае может явиться причиной задержек и обычных трудностей, связанных с поддержанием связей между покупателем в одной стране и банком, осуществляющим платеж, в другой стране. Поэтому предлагаемые особые услуги банков, по-видимому, являются более эффективной системой.

137. Можно заметить, что созданию предлагаемой системы особых услуг банков полностью зависит от участия отдельных банков в сотрудничестве с инспекционными агентствами. В связи с этим может быть задан вопрос, почему, если такого рода система услуг может быть создана частными сторонами, этого до сих пор еще не было сделано. В ответ можно было бы заявить, что существовало и до сих пор существует общее непонимание того, какого рода действия должны быть обязательно включены в системы специальных услуг для обеспечения ее эффективности, если исходить из того, что банки должны будут стремиться получить такую информацию, как информация, связанная с местонахождением и грузоподъемностью соответствующих судов, финансовой надежностью перевозчика и т.д., и, следовательно, никто не осознавал сложности этой задачи и степени риска, на которые неизбежно идет банк, предоставляя такого рода особые услуги. В связи с этим следует особо отметить, что предложения, выдвинутые в настоящем докладе, связаны исключительно с комплексом чисто автоматически принимаемых мер, при которых степень риска ограничивается лишь обязательством полностью выполнить данное автоматическое действие, и поэтому соответствующая плата за такие услуги из-за простоты тех действий, которые необходимо предпринять, а также низкой степени риска, может оказаться относительно незначительной.

138. Чисто теоретически конкуренция между различными банками, стремящимися получить доход от проведения аккредитивных операций и оказания связанных с ними услуг, в конечном счете позволит разработать такого рода систему особых услуг сразу же после того, как будут полностью осознаны ее потенциальные возможности для развития торговли. Банки, которые смогут оказывать подобные услуги, а также участвующие инспекционные агентства, несомненно, получать новые заказы от покупателей (через банки, выступающие в качестве их агентов), которые пожелают гарантировать себя от подлога документов за счет особых услуг.

139. Тем не менее для упрощения процесса разработки такой системы услуг, по-видимому, желательно было бы разработать экспериментальный комплекс предложений, которые банки могли бы использовать в качестве руководства при предоставлении специальных услуг в отношении как банка и инспекционного агентства, с одной стороны, так и банка и покупателя, с другой стороны. Так или иначе, формулирование таких положений, несомненно, является обязательным предварительным условием предоставления каких-либо конкретных особых услуг, которые позволят четко регламентировать функции и обязательства, принимаемые каждой стороной соглашения, будь то покупатель, применительно к условиям аккредитива 61/, или же банк и инспекционное агентство, при определении подробных условий своих обязательств (как это объяснялось в пунктах 128 и 129). В этом смысле такие положения регулировали бы взаимоотношения между банком и инспекционным агентством и явились бы основой для налаживания контактов между покупателем и банком, как это делается в соответствии с УПОДА, хотя такие обязательства отнюдь не обязательно должны являться неотъемлемым элементом УПОДА.

140. Предполагается, что заблаговременная разработка таких экспериментальных положений на каком-либо международном форуме позволит обеспечить определенную рекламу в отношении возможной разработки такой системы услуг и таким образом обеспечит более значительные стимулы для ее фактического внедрения заинтересованными банками и инспекционными агентствами. Поэтому предполагается, что МПГ, возможно, пожелает разработать такие экспериментальные положения и призвать заинтересованные стороны приступить к их осуществлению.

е) Возможность совмещения предлагаемых "особых услуг" банков и центрального регистра коносаментов

141. В предшествующем разделе объяснялось, каким образом может быть разработана система особых банковских услуг в качестве относительно эффективного механизма предупреждения правонарушений. Одним из наиболее слабых мест этой системы является неспособность предупредить недобросовестную двойную продажу одной и той же партии в том случае, если повторная продажа не подпадает под действие системы особых услуг. Помимо того факта, что второй покупатель может стать жертвой такого правонарушения,

61/ В этих положениях могут быть регламентированы обязательства покупателя, например, в отношении тех видов документов, которые должны быть указаны в условиях аккредитива, а также в отношении регулирования других аспектов данного аккредитива. Поскольку, например, в некоторых национальных законах на банк, осуществляющий платеж, налагаются обязательства совершать платеж по аккредитиву, когда представленные документы содержат все необходимые реквизиты и удовлетворяют условиям аккредитива, банкам, предоставляющим особые услуги, по-видимому, было бы целесообразно требовать в качестве предварительного условия предоставления таких услуг, чтобы в условиях аккредитива им четко разрешалось отказывать в осуществлении платежа в том случае, если в результате контактов с инспекционным агентством действительность свидетельства не подтверждается.

что можно рассматривать как риск, принимаемый в результате неиспользования особых услуг, значительное беспокойство у покупателя, который фактически использует такую систему особых услуг, вызывает неспособность защитить даже его от ситуаций, в которых он становится жертвой такого правонарушения. Эта система не может гарантировать, что такой покупатель получит подлинный коносамент, и ничто не позволяет предотвратить положение, при котором второй, ничего не подозревающий покупатель, который фактически может обладать подлинным коносаментом, первым получает поставку товаров.

142. В подразделе (b) настоящего раздела по подлогу документов (пункты 92-96) объяснялось влияние предлагаемой системы центрального регистра коносаментов для танкерных перевозок на предупреждение правонарушений, которую МПП, как предполагалось, возможно, пожелает рассмотреть с точки зрения возможности ее более широкого внедрения, если первые попытки применить такую систему окажутся успешными. Хотя такая система фактически не является эффективной для предупреждения недоброкачественных двойных продаж, когда один из актов продажи осуществляется за пределами системы регистра, покупатель, использующий систему регистра в течение всего периода транспортировки, будет защищен от последствий такого рода двойных продаж 62/.

143. Таким образом, как предложение об особых услугах, так и предложение о центральном регистре имеют свои преимущества и недостатки, поскольку первая из этих систем позволяет устранить риск продажи несуществующего или несоответствующего товара, не обеспечивая при этом защиты от двойной продажи, в то время как вторая система гарантирует от рисков двойных продаж, однако, по меньшей мере в случае ее применения для перевозки смешанных грузов, не гарантирует от поставки недоброкачественного товара или же какого-либо другого несоответствующего товара. Тем не менее при совмещении этих систем, т.е. когда покупатель товара настаивает на использовании предлагаемой системы центрального регистра для обработки коносаментов и требует предоставления особых услуг при исполнении аккредитива, обеспечивается практически полная защита от подлога документов.

f) Прочие предложения

144. Специалисты в области мер по предупреждению правонарушений выдвигали целый ряд других предложений, позволяющих помочь покупателю избежать положения, при котором он становится жертвой морских правонарушений. Однако в целом такие предлагаемые меры не обеспечивали эффективной защиты, либо их довольно трудно было осуществлять на практике. Довольно часто, например, покупателю рекомендуется обеспечить, чтобы в условиях аккредитива предусматривалось представление полного комплекта оригиналов коносаментов (как правило, в трех экземплярах), а также требовалось представление вспомогательных документов, которые в противном случае продавцом не выдаются. Хотя первое из этих предложений направлено на то, чтобы не дать продавцу представить банку лишь один экземпляр коносамента, одновременно реализуя оставшиеся экземпляры другим покупателям, и, таким образом, представляет собой весьма полезное предложение, оно не гарантирует никакой защиты от многочисленных рисков подделки и реализации комплекта дубликатов оригинала коносаментов. Что касается требований о представлении в соответствии с условиями аккредитива вспомогательных документов, которые в соответствии с обычной деловой практикой выдаются не продавцом, то это требование, несмотря на то, что оно является обязательным при любых обстоятельствах, не обеспечивает существенной защиты в том случае, если продавец в состоянии подделать необходимые документы.

62/ См. текст сноски 36/ выше.

145. Предлагается также использовать систему отзывных аккредитивов, предусматривающих поэтапную поставку товара отдельными партиями. Если первая партия товара не удовлетворяет требованиям покупателя, то аккредитив может быть аннулирован 63/. Однако имеются многочисленные данные о том, что недобросовестные продавцы сначала создают видимость респектабельности, однако затем совершают крупное правонарушение в ущерб ничему не подозревающим жертвам. Таким образом, абсолютно ясно, что в вышеупомянутом варианте для совершения правонарушений будет выбрана последняя партия или же любая другая партия, которая считается наиболее значительной и более уязвимой. Поэтому такое предложение, хотя оно является полезным с точки зрения сокращения потерь в том случае и тогда, когда совершается правонарушение, фактически не позволяет предупредить совершение такого правонарушения.

146. Кроме того, довольно часто предлагается, чтобы покупатель в тех случаях, когда он имеет какие-либо сомнения относительно надежности продавца, обращался в банк продавца за получением данных о его финансовом положении 64/. Хотя эта мера представляет собой относительно эффективную гарантию, такую операцию довольно трудно зачастую согласовать в коммерческих переговорах.

2. Подделка чартер-партий

а) Введение

147. Как указывалось в пунктах 25-29, этот вид правонарушений, как правило, связан с обманом или бесчестными действиями со стороны перевозчиков 65/ независимо от того, являются ли они судовладельцами или фрахтователями, в ущерб лицам, заинтересованным в поставке товара, например грузоотправителям или получателям. Ранее в своем докладе Комитету по морским перевозкам (TD/B/C.4/244, пункт 25) секретариат уже указывал, что внимание грузоотправителей в целом часто обращается, как это, например, делается в Руководстве по предупреждению морских правонарушений МТП, на то, что, с тем чтобы не стать жертвой обмана в морских перевозках, необходимо "... наводить справки о положении и надежности сторон, с которыми они ведут дела, до достижения какой-либо договоренности, имеющей обязательную силу" 66/. Что касается именно этого вида правонарушений, то покупателям рекомендуется пользоваться услугами хорошо зарекомендовавших себя судоходных компаний; при использовании зафрахтованных судов они должны настаивать на фрахтовании лишь через агентов учреждений с хорошей репутацией; и должны стремиться определить, зафрахтовано ли используемое судно и кто является фрахтователем или владельцем. Мелким торговцам особо рекомендуется использовать широко

63/ "A Profile on Maritime Fraud", presentation by the IMB, IUMI Cargo Workshop, 13 September 1982, p. 11.

64/ Ibid., p. 11.

65/ Термин "перевозчик" в данном случае используется для определения любого лица или предприятия, заявляющего о том, что оно готово и желает перевезти товар другого лица за определенную плату.

66/ Ibid., p. 9.

известные транспортные агентства 67/. Однако МТП признает, что на некоторых торговых путях не всегда оказывается возможным пользоваться услугами хорошо зарекомендовавших себя судоходных компаний. Кроме того, признается, что "фрагтователи не знают или им нелегко узнать, является ли судно зафрахтованным и кто его истинные владельцы" 68/.

148. Применительно непосредственно к судовладельцам и фрагтователям в Руководстве по предупреждению морских правонарушений МТП даются конкретные рекомендации о мерах, которые необходимо принять до заключения чартер-партий и которые применительно к данной проблеме состоят в следующем:

[Наиболее] эффективным способом, позволяющим судовладельцам и фрагтователям избегать вовлечения в совершение правонарушений, является наведение необходимых справок о положении и надежности сторон, с которыми они ведут дела до достижения какой-либо договоренности, имеющей обязательную силу. В связи с этим даются следующие рекомендации:

1. Владельцы должны запросить информацию о фрагтователях, берущих судно в наем на срок, до заключения чартера. В проведении таких исследований можно зачастую воспользоваться помощью БИМКО, Балтийской биржи брокеров и аналогичных организаций. Следует использовать лишь судовых брокеров с хорошей репутацией.
2. Владельцы должны проверять финансовое положение фрагтователя и в определенных обстоятельствах требовать от банка гарантий в отношении оценочной суммы ренты, которую они должны получить после подписания чартер-партий.
3. Владельцы должны решительно отклонять просьбы неизвестных фрагтователей, получающих судно в наем на срок, о включении в тайм-чартеры оговорки, позволяющей фрагтователям или их агентам подписывать коносаменты от имени капитана. [и]
4. Фрагтователи должны знать лиц, пользующихся правами владельца, или же быть в состоянии навести справки о их финансовом положении 69/.

149. С учетом того факта, что в зависимости от рыночных условий зачастую довольно трудно получить банковскую гарантию на всю сумму ренты, основным средством защиты для любой стороны, будь-то судовладелец, фрагтователь или грузоправитель, пользующийся, как предполагается, услугами "судоходной линии", является соответствующее изучение. Поэтому на данном этапе необходимо, по-видимому, провести анализ потребностей в информации различных сторон или их агентов.

67/ Ibid., p. 9-10.

68/ Ibid., p. 8.

69/ ICC Guide ... ср.сit., p. 12.

150. Что касается владельца груза, то его общие потребности в информации можно классифицировать на информацию, относящуюся к судну, и информацию, касающуюся сторон, связанных с эксплуатацией данного судна. Соответствующая информация, непосредственно касающаяся данного судна, должна несомненно включать его наименование, подробные технические данные о такого рода судне, его размерах и грузоподъемности; о возрасте судна; перечне происшедших аварий и т.д. Кроме того, с учетом возможности использования зафрахтованных судов для совершения правонарушений в результате исчезновения фрагователя после получения фрахта в порту погрузки от других владельцев груза, особое значение имеет информация о том, является ли данное судно зафрахтованным. Кроме того, с учетом тенденции к частым изменениям наименования, принадлежности и национальности судов, которые используются при совершении определенных видов морских правонарушений, в особенности связанных с отклонением от курса и преднамеренным затоплением, весьма желательным было бы иметь полный перечень таких изменений. С учетом особой роли судов, не отвечающих требованиям стандартов, совершение правонарушения, связанного с отклонением от курса и преднамеренным затоплением, как это отмечалось в резолюции А.504 (XII) ассамблеи ИМО, весьма полезной могла бы также оказаться актуальная информация о классификации данного судна и сертификате о мореходности. Что касается последней категории информации, то уже неоднократно отмечалось, что довольно широко используются фальшивые сертификаты о классификации судов 70/, и поэтому для исключения риска обмена вместо визуального осмотра таких сертификатов необходимо обращаться за подтверждением непосредственно к органам, выдавшим такие сертификаты, или же за исключением лишь тех случаев, когда изменения были внесены относительно недавно, - наводить справки у информационных организаций.

151. Что касается информации, касающейся сторон, связанных с эксплуатацией данного судна, то владелец груза, независимо от того, заключает ли он чартер-партию или желает воспользоваться услугами какой-либо "судоходной линии", несомненно, пожелает узнать, является ли то лицо, с которым он имеет дело, надежным партнером с прочным финансовым положением, который может осуществить перевозку товара до согласованного места назначения. Особое значение в связи с этим приобретает информация о том, эксплуатируется ли данное судно на условиях тайм-чартера или рейсового чартера, и в том случае, если оно используется именно на таких условиях, необходимо также получить данные о надежности финансового положения судовладельца. Поэтому особое значение имеет идентификация судовладельца, равно как и фрагователя, а также соответствующих судоходных компаний. Тем не менее, с учетом того, что известные правонарушители могут действовать под прикрытием какой-либо корпорации, в идеальном случае было бы целесообразно знать, кто является доходным владельцем. Тем не менее, ввиду потенциальной сложности межкорпорационных связей, использования трестов для акционерных целей и т.д., по-видимому, не следует ожидать, что на практике удастся полностью выяснить такого рода подробные данные во всех случаях, за исключением, пожалуй, идентификации основных акционеров или головной корпорации. Поэтому для облегчения процесса оценки потенциальной надежности данной корпорации может возникнуть необходимость в разработке наряду с идентификацией основных акционеров или головной

70/ P.Sarlis, "The Phenomenon of shipping frauds. Some observations on recent incidents". Shipbroker Seminar, 1980, p. 73.

корпорации других соответствующих критериев, например, идентификации директоров корпораций и, ввиду довольно частого использования вновь созданных корпораций для совершения морских правонарушений, даты учреждения этой корпорации. Кроме того, довольно полезной информацией применительно к судовладельцам являются наименования других судов, принадлежащих им в настоящее время или принадлежавших ранее, а применительно к фрахтователям, предлагающим зафрахтованное судно для перевозки товара, информация о предшествующей истории фрахтования. В связи с этим следует отметить, что вновь созданная корпорация или корпорация, о которой не имеется данных о принадлежавших ей ранее судах или истории фрахтования и которая не является элементом какой-либо корпоративной структуры с достаточным опытом морских перевозок, отнюдь не обязательно должна иметь намерение совершить правонарушение, но подобный случай, тем не менее, дает веские основания для проведения дополнительных расследований.

152. Владелец или же лицо, пользующееся правами владельца, возможно пожелает быстро получить информацию для определения надежности и финансового положения фрахтователя с тем, чтобы убедиться в его способности выполнить обязательства, возложенные на него в соответствии с чартер-партией. Не менее важное значение для этих целей имеет соответствующая информация, упоминавшаяся в пункте 151, в той степени, в какой она может интересовать владельца груза, хотя в данном случае фрахтователь может либо сам являться владельцем груза, либо может являться лицом, желающим использовать данное судно для того, чтобы выполнять функции перевозчика при транспортировке товара третьих лиц.

153. Вышеупомянутые виды соответствующей информации являются лишь ориентировочным перечнем соответствующих данных, которые необходимы сторонам для того, чтобы не стать жертвами морских правонарушений. В части III настоящего доклада (пункты 70-73) дается краткий обзор некоторых организаций, занимающихся сбором и распространением информации. Тем не менее в условиях отсутствия организованных процедур отчетности на международной основе в отношении информации, которая может потребоваться для проведения расследований с целью предупреждения правонарушений, информация, которую можно получить в этих организациях, отнюдь не всегда является полной, актуальной и даже доступной. Кроме того, зачастую невозможно получить всю потенциально существующую необходимую информацию из одного источника. Эта проблема усугубляется тем, что некоторые из организаций, упомянутых в части III и обладающих соответствующей информацией, обеспечивают ее распространение лишь своим членам.

154. Весьма показательным примером нехватки соответствующей информации, необходимой для предупреждения правонарушений, является отчетность о заключении фрахтовых сделок 71/. Для этого вида информации не существует какой-либо организованной системы отчетности, и поэтому "торговцы не знают или же не обладают легкодоступными средствами для определения того, является ли данное судно зафрахтованным ..." 72/, несмотря на то, что этот факт очень важно знать.

71/ См. пункты 73 и 147 выше.

72/ ICC Guide to the Prevention of Maritime Fraud, p. 8.

155. Кроме того, зачастую неполной бывает информация, касающаяся компаний, контролирующих данное судно, или же по меньшей мере головной компании и директоров. ЛСИС представляет информацию лишь по судам водоизмещением более 1 000 регистровых тонн, в результате чего неохваченными остаются суда водоизмещением от 100 до 999 регистровых тонн, которые, тем не менее, включены в базу данных ЛСИС. Хотя, как известно, ИМБ установило, что суда водоизмещением 200-300 регистровых тонн редко используются при совершении морских правонарушений, следует, тем не менее, отметить, что при совершении таких действий используются суда водоизмещением в 400 регистровых тонн и более 73/. Даже по судам водоизмещением более 1 000 регистровых тонн, которые охвачены информацией ЛСИС, как правило, не имеется "конфиденциальных" данных, которые есть по другим судам, относительно взаимосвязей с головной компанией. Кроме того, завершенность и точность представляемой информации будет зависеть от требований к отчетности тех стран, где зарегистрировано данное судно или учреждена соответствующая компания. В связи с этим следует отметить, что, поскольку в национальных судовых регистрах перечислены лишь наименования и адреса зарегистрированных судовладельцев, а в Регистрах компаний нет данных об акционерах, или же зарегистрированный владелец выпускает лишь акции на держателя, зачастую просто невозможно или же крайне трудно пойти дальше зарегистрированного владельца при выяснении того, какая компания контролирует данное судно. Хорошо известно, например, что некоторые страны, включая страны открытой регистрации и "налоговые оазисы", позволяют реальным владельцам скрывать свои имена под вывеской той или иной корпорации 74/. В этой связи зачастую утверждается, что

73/ Тем не менее данные страховой статистики свидетельствуют о том, что большая часть случаев непоставки или недобросовестной поставки груза связана с судами водоизмещением более 2 500 регистровых тонн. См. "Sample Experience of Current Fraud Cases," by A. Perry, submission to the Shipbroker Seminar, 1979, p. 38.

74/ В законодательстве Либерии, например, в связи с этим указывается:

"Анонимность довольно легко обеспечить, поскольку: i) акции полностью или частично могут быть выпущены в форме зарегистрированных акций или акций на предъявителя; ii) после учреждения корпорации любые изменения должностных лиц или директоров не должны вноситься в государственный регистр; iii) представитель той или иной компании в стране не обязан отчитываться перед правительством в отношении деятельности своей корпорации".

См. справочную статью о Либерии компании "Либериян Сервисиз Инкорпорейтед", включенную в Tax Havens Encyclopaedia (Butterworths, London), Issue No. 0 (Liberia). Аналогичным образом, если компания создается в соответствии с законодательством в Вануату, "она, как правило, "не учитывается", что свидетельствует о том, что она не проводит деловых операций в Вануату и защищается жесткими нормами закона о коммерческой тайне. Этот закон предусматривает уголовное наказание в том случае, если конфиденциальная информация, которая должна быть представлена в Регистр компаний после учреждения, передается третьим лицам. Компании могут учреждаться внутри страны траст-компаниями или доверенными лицами. Судходные компании могут создаваться ... путем направления телекса в течение примерно двух дней. Не существует никаких ограничений в отношении национальности акционеров, должностных лиц или директоров; о доходном владении компанией необходимо уведомлять Регистр компаний, однако в качестве акционеров могут быть использованы местные доверенные лица".

"удобные страны, в которых иностранным компаниям разрешается действовать на исключительной основе, обеспечивают великолепное прикрытие для правонарушителей" 75/.

156. Задача организации по сбору и распространению информации затрудняется тем, что суда могут быть зарегистрированы в некоторых странах без представления свидетельства о выходе из Регистра предыдущей страны регистрации 76/, что позволяет осуществлять двойную регистрацию судов. Такого рода двойная регистрация, как неоднократно указывалось, облегчает организацию исчезновения судна 77/, а также довольно часто упоминается в связи с отклонением судна от курса или подлогом закладных 78/.

157. Отсюда следует, что в современных условиях проведение соответствующего расследования, в особенности в течение сроков, допустимых при нормальных рыночных сделках, и за плату, соизмеримую с масштабами риска 79/, во многих случаях может оказаться довольно трудной и сложной задачей. Эта задача, по-видимому, является еще более трудной для компаний из развивающихся стран, расположенных в отдалении от основных коммерческих центров, где находится большинство соответствующих информационных организаций. С учетом такого положения ниже приводится анализ возможных защитных мер.

b) Лицензирование перевозчиков

158. Ввиду значительной роли, которую играют в морских правонарушениях недобросовестные операторы, либо использующие суда, зафрахтованные на время, на рейс или без экипажа, либо предлагающие собственные суда на условиях тайм-чартера или рейсового чартера, а также ввиду отсутствия простых и эффективных средств определения надежности перевозчиков, предлагающих свои услуги, в особенности при наличии трудностей в установлении того, является ли судно зафрахтованным и кто его истинные владельцы, секретариат предложил в своем предыдущем докладе, представленном Комитету по морским

75/ Fraud and the International Maritime Bureau by E. Ellen, Director of the IMB, presentation to the BIMCO General Meeting, Madrid (Spain). May 1983, BIMCO Bulletin, 111-1983, No. 329, p. 7220 (далее именуется "BIMCO General Meeting").

76/ В Соединенном Королевстве, например, не требуется представления свидетельства о выходе из Регистра, для того чтобы судно, ранее входившее в Регистр какой-либо другой страны, могло быть зарегистрировано в Соединенном Королевстве. Аналогичным образом не существует каких-либо обязательных положений о выдаче такого рода свидетельств при выходе из Регистра.

77/ См. Ellen, BIMCO General Meeting, p. 7220; and "The phenomenon of shipping frauds; some observations on recent incidents", presentation by P. Sarlis, Secretary-General, Greek Ministry of Mercantile Marine, to the Shipbroker Seminar, 1980, p. 74.

78/ См. пункт 184 ниже.

79/ Для получения данных о финансовом положении могут быть использованы организации кредитных исследований, однако используемые ими данные главным образом основаны на публикуемой информации, если таковая имеется, за исключением тех случаев, когда требуется провести какие-либо исключительные расследования.

перевозкам (TD/1/C.4/244, пункты 27-29), уделить внимание созданию условий, при которых определение и оценка надежности перевозчиков были бы более выполнимыми. В докладе указывается, что проводимая в настоящее время в рамках ЮНКТАД работа по формулированию комплекса основных принципов, касающихся условий, на которых суда должны включаться в национальные судовые регистры, поможет решить эту проблему. Тем не менее ввиду той роли, которую фрахтователи играют в совершении этого вида морских правонарушений, в докладе указывалось на необходимость принятия дополнительных мер.

159. Так, в этом докладе предлагалось уделить дополнительное внимание вопросу о создании Регистра компаний морских перевозок 80/. Независимо от того, будет ли он создан в международном масштабе или на уровне стран, пользующихся согласованными на международном уровне едиными стандартами, Регистр мог бы содержать перечень физических и юридических лиц, независимо от того, являются ли они фрахтователями или судовладельцами, которые готовы и желают перевозить товары на условиях чартерных или линейных услуг. Можно было бы разработать определенные минимальные нормы надежности и финансовой стабильности, которыми должен отвечать перевозчик для внесения в этот регистр. Примерно такое же предложение было недавно выдвинуто на состоявшемся в мае 1983 г. общем собрании БИМСО в Мадриде (Испания), где было указано:

"Необходимо также разработать многостороннее соглашение, в котором были бы закреплены обязательные правила, требующие от судовладельцев, операторов, менеджеров, а также любой компании или отдельного лица, выступающих в качестве лиц, пользующихся правами владельца, получения полной лицензии на проведение такой деятельности в стране, из которой они действуют" 81/.

160. Глубокому изучению и анализу был также подвергнут вопрос о том, будет ли какая-либо международная система лицензирования фактически осуществимым и активным средством борьбы с морскими правонарушениями. Хотя любому лицу, которое имеет дело с морским перевозчиком (будь то фактически судовладелец, лицо пользующееся правами владельца, и т.д.), несомненно, желательно было бы знать, что при этом соблюдаются определенные минимальные нормы, связанные с профессиональной классификацией и финансовой надежностью, тем не менее такого рода система, как представляется, отнюдь не обязательно может стать эффективным средством борьбы со всеми видами морских правонарушений, которые рассматривались в настоящем докладе, и в процессе ее осуществления на практике могут возникнуть определенные трудности.

161. Система лицензирования, конечно, могла бы содействовать снижению числа морских правонарушений, например отклонений от курса, преднамеренных затоплений, а также подделок чартер-партий, связанных с недобросовестным поведением судовладельца в ущерб интересам владельца груза, как это описывалось ранее в пункте 29. Однако те виды морских правонарушений, которые связаны с действиями фрахтователя в ущерб перевозчику (например, предложение зафрахтованного судна для перевозки товара третьей стороны лицом, пользующимся правом владельца, или же каким-либо линейным оператором), вряд ли будут как-нибудь затронуты, помимо того, что их форма может несколько измениться. Так, вместо того чтобы выступать в качестве перевозчика, который получает

80/ Об определении этого термина в том смысле, в каком он используется в настоящем докладе, см. сноску 65.

81/ Panel Discussion on "A Clean Shipping Industry - Fact or Fiction?", paper presented by D.E.B. Prentis, President of the Institute of Chartered Shipbrokers, London. BIMO General Meeting, p. 7-13.

фрахт в порту погрузки, а затем не оплачивает ренту за наем судна и бесследно исчезает, фрахтователь, желающий совершить такого рода правонарушение, должен лишь погрузить свой собственный товар на зафрахтованное судно, продать его на условиях сиф, приостановить выплату ренты за наем судна и бесследно исчезнуть. Поскольку фрахтователь осуществляет погрузку своего собственного товара, на этом этапе, безусловно, не возникает никакого обязательства в отношении лицензирования. В момент продажи товара в зависимости от того, с кем должен быть заключен контракт фрахтования, фрахтователь либо выступает в качестве продавца товара в соответствии с условиями контракта на транспортировку с судовладельцем, что не требует выдачи лицензии, либо контракт на перевозку заключается непосредственно с ним, предполагая тем самым, что после заключения контракта купли-продажи он транспортирует товар третьей стороны, т.е. покупателя, и поэтому ему требуется лицензия. В такой ситуации возникают две проблемы. Во-первых, применение такой системы лицензирования, по-видимому, может быть сопряжено с определенными практическими трудностями, поскольку в зависимости от того, кто подписал (и в каком качестве) коносамент, продавцы товара могут самостоятельно выступать в качестве перевозчиков после заключения контракта купли-продажи, и лицензия, таким образом, им будет фактически требоваться лишь для реализации своих собственных товаров в течение перевозки. Поэтому такое требование может стать неоправданным препятствием в проведении торговых операций. С другой стороны, хотя определенные меры предосторожности при заключении соответствующих контрактов на перевозку позволят избежать возникновения вышеупомянутой проблемы (что само по себе свидетельствует о потенциальной сложности применения такого рода системы), отсутствие необходимости в получении лицензии позволит в таком случае потенциальным правонарушителям совершать, по сути дела, именно те преступления, для предупреждения которых была (по меньшей мере частично) создана эта система.

162. Другая практическая трудность внедрения такого рода системы связана с определением всех требований, которые должны быть удовлетворены перед получением лицензии. Весьма полезными, несомненно, явились бы требования к профессиональной подготовке, такие, как стаж работы экипажа судна, отсутствие судимости и т.д. Кроме того, выявление доходов владельцев судна позволит воспрепятствовать широко распространенной в настоящее время практике, когда хорошо известные правонарушители действуют под прикрытием вывески какой-либо компании, создаваемой для совершения правонарушений. Установление личности владельцев ограничит также возможности правонарушителей скрывать свое лицо, с тем чтобы впоследствии бесследно исчезнуть после совершения преступления.

163. Тем не менее, если учесть все те случаи, когда якобы уважаемая компания с непродолжительной, однако безупречной историей деятельности внезапно совершает морское правонарушение, то для обеспечения подлинной эффективности какой-либо системы лицензирования в предупреждении морских правонарушений необходимо, по-видимому, требовать представления закладной на случай неисполнения обязательств. Тем не менее потенциальные выгоды от крупных морских правонарушений являются настолько значительными, что сумма такой закладной должна быть равна нескольким миллионам долларов, с тем чтобы действительно являться сдерживающим фактором. Стоимость такой закладной, в особенности закладной на случай неисполнения обязательств, будет настолько значительной, по меньшей мере для более мелких, хотя и безупречных операторов с относительно небольшими активами, что они вообще могут отказаться от продолжения своих операций. Ликвидация такого рода более мелких операторов, хотя это, возможно, позволит одновременно ликвидировать многих добросовестных операторов, лишит рынок определенных видов услуг, которые требуются для некоторых типов партий товара во многих видах торговли, в особенности между развивающимися странами. Таким образом, обязательное требование о предоставлении закладной, хотя оно и необходимо для обеспечения подлинной эффективности системы лицензирования, по-видимому, не будет отвечать интересам международного судоходного сообщества.

164. По вышеупомянутым причинам внедрение системы лицензирования, а также обеспечение ее эффективности может быть сопряжено с определенными трудностями, что делает эту систему неудовлетворительным вариантом для международного сообщества на современном этапе его усилий по борьбе с правонарушениями. Тем не менее определенные преимущества, связанные с улучшением процесса установления личности доходных владельцев судоходных компаний, фрахтователей и т.д., которые, по всей вероятности, могли бы быть реализованы в результате применения такой системы лицензирования, позволили бы добиться существенных улучшений по сравнению с текущим положением, когда крайне трудно проводить расследования для определения того, кто является судовладельцем, зафрахтовано ли данное судно, а также для выявления других крайне важных подробных данных. До тех пор, пока не удастся обеспечить беспрепятственного получения такой информации, возможности судовладельцев, грузоотправителей и грузополучателей по определению надежности перевозчика будут в значительной степени ограничены. Поэтому необходимо рассмотреть вопрос о разработке таких механизмов, которые позволят расширить возможности по установлению личности владельцев, не создавая при этом проблем и практических трудностей, присущих системе лицензирования.

с) Улучшение международной системы сбора и распространения информации

165. Ввиду отсутствия достаточного объема легкодоступной информации о судовладельцах и фрахтователях, что затрудняет проведение заинтересованными сторонами соответствующих исследований, следует рассмотреть вопрос о методах расширения такого рода доступной информации. Как следует из обзора в части II настоящего доклада (пункты 70-73) организаций, занимающихся обобщением и распространением информации, расширение использования электронно-вычислительной техники уже позволило увеличить объем информации, которая может быть получена по меньшей мере по многим аспектам морских транспортных операций. Поэтому в этой области необходимо провести дополнительное исследование для определения того, какую дополнительную информацию необходимо обеспечить, какие меры должны быть приняты для повышения надежности информации, которая в настоящее время представляется, и следует ли преобразовать современную систему распространения информации в целый ряд конкурирующих частных организаций, или же целесообразно создать более централизованную систему.

166. Отсюда со всей очевидностью вытекает, что современная структура требований к отчетности по информации, касающейся судов, препятствует выполнению организациями по сбору и распространению информации задачи, связанной с обеспечением точности, своевременности и полноты соответствующей информации, необходимой для проведения исследований с целью предупреждения правонарушений. Национальные судовые регистры во многих странах в лучшем случае содержат лишь минимальные данные о владельце и техническое описание судна. Сложившееся положение удастся несколько поправить за счет единообразного применения дополнительной информации, предложенной для включения в "Комплекс согласованных принципов, касающихся условий, на которых суда должны включаться в национальные судовые регистры", предложенный в докладе Межправительственной подготовительной группы по условиям регистрации судов о работе ее второй сессии 82/. Тем не менее с точки зрения борьбы с морскими правонарушениями, по-видимому, необходимо будет разработать дополнительные требования об отчетности и представлении данных, например в отношении фрахтовых сделок, судовых агентских соглашений, связей головной компании, а также любые другие данные, указанные в настоящем докладе в связи с другими видами правонарушений (см. пункты 150-151). Хотя такого рода информация

отнюдь не обязательно должна непосредственно включаться в национальные судовые регистры, на которые распространяется вышеупомянутый Комплекс основных принципов, она по меньшей мере должна обобщаться централизованно на национальном уровне и представляться при любом акте регистрации судна для облегчения сбора и анализа соответствующих данных. В связи с этим в целях содействия предупреждению морских правонарушений, по-видимому, необходимо увеличить объем соответствующей доступной информации и в максимально возможной степени хранить ее на централизованной основе по каждому судну, с тем чтобы избежать множественности расследований.

167. Централизация на национальном уровне будет содействовать проведению расследований, а также сбору данных различных частных информационных агентств. И наконец, последний, возникающий в связи с этим вопрос состоит в том, является ли современная система сбора и распространения информации на международном уровне удовлетворительной, или же необходимо принять дополнительные меры для облегчения проведения в будущем заинтересованными сторонами расследований в целях предупреждения правонарушений.

168. Среди различных факторов, которые следует учитывать при проведении такого рода оценки, следует выделить характер доступности информации. На национальном уровне необходимо будет разработать новые обязательные требования об отчетности по определенным видам информации, которая будет сочтена необходимой для целей предупреждения правонарушений, включая информацию, упомянутую в настоящем разделе и в последующих разделах доклада. В случае, если такие требования отчетности будут отсутствовать, правительственный орган, на который будут возложены соответствующие обязанности, должен будет проводить собственные исследования, что является гораздо более сложной задачей, требующей значительных затрат времени. Поэтому введение эффективных требований к отчетности в целом является более предпочтительной возможностью, и в настоящее время используется правительствами на регулярной основе в различных областях, включая морские перевозки.

169. На международном уровне современное положение — в том случае, если соответствующая информация имеется, — характеризуется своего рода пассивной доступностью информации. Иными словами, такая информация может существовать на национальном уровне, как правило, в различных местах, например в судовых регистрах, в регистрах компаний или же у отдельных судовладельцев и фрахтователей. Лицам или же информационным агентствам, желающим получить такую информацию, следует активно заниматься ее сбором.

170. Альтернативный подход может состоять в разработке требований к активной отчетности на международном уровне, т.е. из централизованного информационного органа каждой из стран к центральному регистру информации. Основное преимущество такого подхода, по-видимому, состоит в ускорении процесса предоставления информации. В связи с этим следует отметить, что информацию, которая доступна лишь пассивно, следует собирать, а это зачастую может быть достигнуто на основе практических мероприятий, проводимых через определенные интервалы времени. Информация, в отношении которой существуют требования об активной отчетности, может быть сообщена сразу же после ее получения, обеспечивая тем самым более быстрое ее представление на международном уровне.

171. Если будет решено разработать требования об активной отчетности на международном уровне, то пока еще трудно определить, кому или в какое информационное агентство такая информация должна направляться. В связи с этим, по-видимому, необходимо будет согласовать вопрос о централизованной организации, выступающей в качестве международного регистра информации о судах, и в настоящее время уже существует

несколько частных информационных агентств, предоставляющих разнообразные, хотя и взаимосвязанные услуги. В этих условиях правительствам, по-видимому, не удастся единогласно выбрать какую-либо коммерческую организацию для выполнения функций по распространению информации на международной основе. Одна из альтернативных возможностей заключается в создании межправительственного информационного агентства для обобщения и предоставления информации о судах, необходимой для проведения расследований с целью предупреждения морских правонарушений. Тем не менее в настоящее время пока еще трудно судить о том, будут ли текущие потери в результате морских правонарушений оправдывать проведение такого рода мероприятий 83/, до тех пор пока не удастся определить каких-либо других выгод от наличия централизованного на международной основе публичного банка данных для информации, касающейся судов 84/.

172. При проведении вышеупомянутой оценки необходимо учитывать тот факт, что банк данных ИМБ по морским правонарушениям представляет собой дополнительный источник информации, на которую можно сослаться при проведении любого расследования с целью предупреждения правонарушения наряду с информацией, упомянутой выше. В связи с этим следует отметить, что если соответствующее централизованное информационное агентство будет создано в качестве независимой организации, именуемой далее международным регистром информации о судах (ИСИР), то это позволит получить определенные преимущества с точки зрения предупреждения правонарушений за счет установления специальной связи с банком данных ИМБ для проверки информации. В этом случае на первый взгляд безобидная информация после ее сопоставления с информацией, содержащейся в досье ИМБ, вполне может содействовать выявлению потенциальной возможности совершения морского правонарушения.

173. Еще один, связанный с этим момент, который необходимо учитывать, заключается в том, что при получении и обобщении информации на международном уровне наличие возможности сопоставления информации в международном масштабе неизбежно приведет к выявлению информации, позволяющей вскрыть возможность совершения определенного рода недобросовестных действий, например двойной регистрации, указания неточной информации или упущений, которые будут выявляться за счет информации, получаемой из других источников, и т.д. Независимо от того, какие мероприятия будут согласованы на международном уровне, в любом случае необходимо принять определенные меры для обеспечения того, чтобы такая соответствующая информация сообщалась соответствующим международным и национальным органам, например Интерполу, ИМБ или национальным правительствам, которые в состоянии принять необходимые превентивные меры.

83/. Тем не менее, по некоторым оценкам, современные потери в результате морских правонарушений составляют примерно 0,5 млрд. дол. США. Однако этот показатель не может быть использован в качестве непосредственного оправдания затрат по созданию такого рода международной организации, поскольку такая организация не позволит предупредить некоторые виды правонарушений, например подлог документов, и простое наличие информации для облегчения расследований с целью предупреждения правонарушений само по себе не устранит недобросовестных действий, а скорее позволит лишь свести к минимуму случаи правонарушений.

84/ Такого рода официальные международные регистры информации о судах были ранее предложены секретариатом в одном из докладов относительно условия регистрации судов (TD/B/C.4/AC.4/2/, пункт 60).

174. В приведенном выше анализе выявляются определенные соображения, которые необходимо учитывать при принятии решений по этим вопросам. Резюмируя все вышесказанное, можно сказать, что возникает два основных вопроса. Первый вопрос состоит в том, следует ли разрабатывать более жесткие требования к отчетности во всех странах в отношении соответствующей информации для проведения расследований с целью предупреждения правонарушений. Если будет решено, что это в принципе необходимо, то МПГ следует провести дополнительные исследования, с тем чтобы конкретно и точно определить, какая информация необходима, однако не собирается централизованно на национальном уровне в каждой стране. Вторым общим вопросом, который должен быть рассмотрен МПГ и который подразделяется на целый ряд подвопросов, состоит в том, следует ли разрабатывать требования к отчетности на международном уровне, и если следует, то каким образом необходимо централизовать такую информацию.

175. Однако в любом случае абсолютно ясно, что значительные возможности в этой области открывает внедрение электронно-вычислительной техники. Представляется маловероятным, чтобы вся информация, которая, возможно, потребуется для проведения расследований для предупреждения морских правонарушений, может быть практически централизована, обобщена и представлена в какой-либо организованной форме на международном уровне без применения ЭВМ. В связи с этим, возможно, потребуется провести дополнительное изучение потребностей развивающихся стран как в области адаптации, так и приобретения ЭВМ для целей морских перевозок.

d) Прочие предложения

176. Ранее выдвигались различные другие предложения в отношении этого и других видов морских правонарушений. В Руководстве по предупреждению морских правонарушений МПГ рекомендуется, чтобы капитаны расписывались в получении груза лишь после того, как он оказывается на борту, чтобы коносаменты подписывались лишь уполномоченными лицами после проверки их аутентичности и чтобы капитаны по мере возможности пользовались своим правом на подписание коносаментов (что, безусловно, практически неосуществимо при перевозках по уже установившимся судоходным линиям) ^{85/}. Эта рекомендация главным образом связана с риском подписания коносамента агентом фрахтователя от имени капитана в отношении груза, который фактически не погружен.

177. Проблемы, возникающие в результате предоставления сторонами договора фрахтования права на подписание коносамента фрахтователю или его агентам от имени капитана, довольно часто упоминаются в случаях совершения морских правонарушений, когда выдаются коносаменты, не соответствующие штурманской расписке, или же коносаменты на условиях оплаты фрахта в порту погрузки, когда в чартер-партии предусмотрена выдача коносамента после уплаты фрахта (см. пункт 27). Трудность, связанная с вышеупомянутой рекомендацией, а также с аналогичной рекомендацией о включении в чартер-партию оговорки о том, что все коносаменты должны подписываться капитаном или фрахтователем ^{86/}, состоит в том, что фрахтователь

^{85/} См. ICC Guide *op.cit.*, p.12. Дополнительные рекомендации в пунктах 6 и 7, по-видимому, в большей степени относятся к подлогу документов и правонарушениям, связанным с отклонением от курса, в том виде, в каком они рассматриваются в настоящем докладе.

^{86/} См., например, "A Profile on Maritime Fraud", submission by IBM at the IUMI Cargo Workshop. September 1983, p.11.

может по-прежнему подменять эти коносаменты своими собственными коносаменами, которые могут быть составлены в нарушение любых условий, установленных в чартер-партии. Хотя в зависимости от конкретных обстоятельств судовладелец или же лицо, пользующееся правами владельца, может получать определенную правовую защиту за счет такого рода мер, бремя потерь в результате правонарушения вполне может быть попросту переложено на ничего не подозревавшего покупателя такого коносамента. Таким образом, в целом такие меры отнюдь не обязательно предупреждают правонарушения, а лишь перекалывают их последствия на других лиц.

178. Лишь запрещение в общемировом масштабе коносаментов, подписанных фрахтователем, что может оказаться практически неосуществимым, наряду с расширением возможностей по идентификации различных предприятий, занимающихся предоставлением транспортных услуг, позволит эффективно содействовать сокращению случаев именно этого конкретного вида подделки чартер-партий. Однако даже в этом случае будет существовать риск выдачи поддельных коносаментов.

179. Довольно часто также предлагается, чтобы плата за аренду судна уплачивалась на три месяца вперед или условно депонировалась, с тем чтобы сократить число случаев такого вида правонарушений, связанных с чартер-партиями 87/. Необходимо обеспечить заблаговременное получение или депонирование лишь соответствующего фрахта, покрывающего расходы на транспортировку данного груза, с тем чтобы понизить привлекательность такого рода правонарушения. Тем не менее способность судовладельцев или лиц, пользующихся правами владельцев, согласовывать такие мероприятия, в значительной степени зависит от рыночных условий. Поистине эффективным может быть лишь применяемое на международной основе обязательное требование по проведению подобных мероприятий. В то же время у некоторых фрахтователей в результате подобных мероприятий по вполне понятным причинам могут возникнуть проблемы с наличными средствами до получения фрахта в порту погрузки в том случае, если не удастся согласовать предоставления банковской гарантии по приемлемой ставке. С другой стороны, такого же результата с точки зрения уменьшения привлекательности определенных видов правонарушений, связанных с чартер-партиями, можно добиться за счет обязательного запрещения всех коносаментов с оплатой фрахта в порту погрузки. Не имея возможности заблаговременно получить фрахт, недобросовестные фрахтователи уже не смогут больше приостанавливать выплаты ренты за найм судна, а затем бесследно исчезать. Если такое требование будет применяться в международном масштабе на обязательной основе, то ничего не подозревающие покупатели больше не будут становиться жертвами таких правонарушений, поскольку они будут знать, что все коносаменты с оплатой фрахтов в порту погрузки незаконны. Тем не менее такое предложение сопряжено с существенными экономическими последствиями, значительно ограничит свободу действий в коммерческих сделках и может оказаться неоправданным с учетом масштабов возникающей в связи с этим проблемы.

180. С учетом особой сложности этого конкретного вида коммерческих сделок, в особенности применительно к чартер-партиям, все более привлекательным средством борьбы с правонарушениями становится расширение возможностей идентификации сторон сделки и установления их взаимосвязей за счет увеличения объема доступной информации. Наличие соответствующей информации само по себе не позволяет полностью устранить риск совершения правонарушений, однако оно, несомненно, снижает такой риск за счет повышения осведомленности различных сторон относительно соответствующего судна и других сторон, с которыми они имеют дело.

87/ Ibid, p.11.

181. Довольно часто предлагается также, чтобы стороны заключали чартер-партии лишь за счет использования услуг уважаемых судовых брокеров, которые могут удостоверить в надежности тех лиц, по поручению и от имени которых они действуют^{88/}. В связи с этим довольно часто указывается на необходимость заключения чартер-партий лишь на Балтийской бирже брокеров. Однако, если учесть усиление диверсификации международного судоходного сообщества по мере вовлечения в операции по международным перевозкам товаров все новых и новых районов мира, то, по-видимому, нет оснований полагать, что Лондон по-прежнему будет оставаться центром международных сделок в области морских перевозок. Тем не менее значение безупречных агентов, выступающих в качестве основных брокеров при заключении фрахтовых сделок или экспедиторов при линейных перевозках, не следует недооценивать. Они, безусловно, могли бы сыграть весьма полезную роль. В то же время прежде всего необходимо определить, кто из них обладает достаточной профессиональной квалификацией и имеет "безупречную репутацию". В связи с этим возникает необходимость в создании системы лицензирования или же использовании профессиональных ассоциаций на международной основе. Эти рекомендации более подробно рассматриваются в разделе 5 (а) этой части доклада (см. пункты 206-209).

182. Кроме того, способность агентов проводить соответствующие расследования либо по поручению, либо в отношении лиц, от имени которых они действуют, непосредственно зависит от наличия соответствующей информации. По мере дальнейшей интернационализации морских перевозок система личных контактов, которая столь часто используется на лондонском рынке, становится все менее эффективной. В связи с этим следует отметить, что в деле "Салем" судно отклонилось от курса для реализации груза, а затем было преднамеренно затоплено^{89/}, несмотря на то, что фрахтовая сделка была заключена на лондонском рынке через безупречного судового брокера. Этот случай лишь раз доказывает, что существует все более значительная необходимость в принятии дополнительных мер для увеличения объема доступной информации на международном уровне, как это рекомендуется в настоящем докладе.

3. Правонарушения, связанные с отклонением от курса

а) Введение

183. Следует особо отметить, что один из важных способов действий при совершении такого рода правонарушений (а также связанных с этим фиктивных "затоплений" для получения страхового возмещения за груз) зависит от способности судна "исчезать" после этого события. Такого рода исчезновение, как правило, осуществляется за счет однократного или же многократного изменения наименования, номинальной принадлежности и национальности судна. В этом отношении допускаемая в законодательстве многих стран беспрепятственная возможность учреждения новой корпорации, для того чтобы замаскировать совместное доходное владение, несомненно, облегчает такой процесс. Однако, что более важно, значительные возможности для осуществления быстрого исчезновения судна открывает та легкость, с которой национальность регистрации судна может быть изменена с одной страны на другую при отсутствии или же при наличии лишь незначительных прямых контактов или контроля над владением и эксплуатацией соответствующих судов. В связи с этим следует отметить, что по меньшей мере в одном из

^{88/} См., например, "Views of a Practicing Shipbroker", by D.E.D. Prentis, Shipbroker Seminar, 1979, p.56. См. текст сноски 46.

^{89/} См. Shell International Petroleum Co. Ltd. v. Caryl Antony Vaughan Gibbs (The "Salem") 1981 Lloyd's Law Reports, 316; 1982 1 Lloyd's Rep. 369 (C.A.), Lloyd's Law Reports, Part 4 1983 Vol.1, page 342 (Lord Diplock...).

исследований, в котором анализировалось количество правонарушений, связанных с непоставкой или несоответствующей поставкой груза, было отмечено, что 54% таких случаев было связано с судами трех стран удобного флага 90/.

184. Такое положение еще больше усложняется в результате того, что некоторые страны не требуют представления свидетельства об исключении из регистра предыдущей страны регистрации при принятии просьб о включении новых судов в свой собственный регистр. Поэтому довольно часто суда одновременно имеют более одного свидетельства о национальной принадлежности, что позволяет таким судам быстро изменять свое наименование на основе подлинных удостоверяющих документов попросту за счет указания одного наименования в соответствии с одной национальностью и другого наименования в соответствии с другой национальностью, а также за счет использования другого флага 91/.

в) Регистрация судов

185. Международные организации, рассматривавшие данную проблему, уже неоднократно рекомендовали, чтобы торговцы избегали использования судов, плавающих под удобным флагом 92/. В отношении удобных флагов указывалось также, что "применительно к совершению морских правонарушений некоторые удобные флаги ввиду недостаточно жестких требований соответствующих стран в отношении регистрации и обеспечения эффективной борьбы с правонарушениями являются весьма благоприятным фактором... Правительства стран удобного флага следует убедить в необходимости осуществления более жесткого контроля за укомплектованием экипажей, регистрацией и эксплуатацией судов" 93/. Тем не менее, как ранее указывалось секретариатом ЮНКТАД:

"владельцы судов открытой регистрации менее подотчетны, чем владельцы других судов, частично в связи с тем, что часто их невозможно установить и они могут менять номинальную вывеску своих компаний, частично потому, что, даже если они будут установлены, их управляющие и командный состав судов проживают вне пределов юрисдикции государства флага. Трудности, с которыми сталкиваются страны открытой регистрации в области контроля за эксплуатацией судов, плавающих под их флагами, являются прямым следствием отсутствия экономических связей, и поэтому невозможно рассматривать проблему операций по морским перевозкам, не отвечаящим международным нормам, не рассматривая проблему экономической связи между судном и государством флага" 94/.

90/ См. Perry, "Sample Experience of Occurrence Fraud Cases", Shipbroker Seminar 1979, p.38. См. текст сноски 46.

91/ См. "The phenomenon of Shipping frauds; some observations of recent incidents", presented by P. Sarlis, the Shipbroker Seminar, 1980, p.74. См. также E. Ellen Fraud and the International Maritime Bureau, presented to the BIMCO General Meeting, p. 7220.

92/ См, например, резолюцию, принятую первой Конференцией министров транспорта Совета сотрудничества стран Персидского залива 1-2 мая 1982 г., и рекомендацию, принятую Экономическим и Социальным Советом Лиги арабских государств на тридцать первой сессии 2-6 июня 1982 года.

93/ Fraud and the International Maritime Bureau, by E. Ellen, Director IMB; presentation at the BIMCO General Meeting, pp. 7720-21.

94/ "Флоты открытой регистрации", доклад секретариата ЮНКТАД, TD/B/C.4/220, пункт 102.

186. Поэтому работа, проводимая в настоящее время в рамках ЮНКТАД в отношении условий регистрации судов, является неотъемлемым элементом любого комплекса мер, которые необходимо принять в целях борьбы с морскими правонарушениями. В связи с этим следует отметить, что в резолюции 144 (VI), которая была единогласно принята на шестой сессии ЮНКТАД, проходившей в Белграде с 6 по 30 июня 1983 г., содержался настоятельный призыв 95/:

"скорейшим образом завершить работу по условиям регистрации судов, включая, в частности, установление подлинной связи между судами и государствами флага, с учетом пункта 1 (b) резолюции, принятой Специальной межправительственной рабочей группой по экономическим последствиям наличия и отсутствия подлинной связи между судном и флагом регистрации на ее первой сессии, и включая необходимость того, чтобы государства флага эффективно осуществляли свою юрисдикцию и контроль над судами".

Как следует из проекта текста об идентификации и подотчетности владельцев и операторов, составленного Межправительственной подготовительной группой (МПГ) по условиям регистрации судов 96/, в результате такой работы удастся увеличить объем информации, что позволит, таким образом, затруднить исчезновение недобросовестных операторов после совершения незаконных действий.

187. Следует также отметить, что в упомянутом выше тексте МПГ в разделе, озаглавленном "Судовой регистр", перечислена информация, которая должна содержаться в судовых регистрах и в которой должна быть, в частности, отражена "предыдущая регистрация, если таковая имеется, и дата исключения из предыдущего регистра или прекращения регистрации". Во-первых, хотя этот текст еще окончательно не согласован, его рекомендуется принять для исключения возможности двойной регистрации судов. Во-вторых, хотя в упомянутом выше тексте указывается на необходимость представлять сертификат о прекращении регистрации, для установления соответствующих фактов рекомендуется включить такое требование в текст согласованных принципов, как это делается в чартер-партиях на суда без экипажа 97/, с тем чтобы уменьшить риск представления несоответствующих документов.

188. Кроме того, в связи с рассмотрением проблемы двойной национальности судов применительно к совершению морских правонарушений ИМБ предложило правительствам:

"Вести международный регистр, в котором отражались бы все изменения, связанные с флагом и залогом судна. Если учесть, что в мире в настоящее время в целом существует около 80 000 судов, такое предложение представляется вполне реальным. Каждое государство флага должно взять на себя обязательство информировать соответствующий централизованный орган о любых изменениях в регистрации судов. Это могло бы явиться весьма эффективным средством решения проблемы множественной национальности судов" 98/.

95/ Либерия зарезервировала свою позицию по этому пункту.

96/ См. доклад о работе второй сессии, TD/B/935 - TD/B/AC.34/8, приложение II.

97/ См. раздел о чартерах на фрахтование судов без экипажа текста, принятого МПГ в ходе второй сессии, то же, пункт 2, где указывается на необходимость "представления удостоверения, свидетельствующего о прекращении или аннулировании предыдущей регистрации ...".

98/ "A profile on Maritime Fraud", IUMI Cargo Workshop, 1982, p. 12.

Вышеупомянутое предложение, поскольку в нем делается ссылка на систему сбора информации, в определенной степени совпадает с предложениями, которые были выдвинуты в разделе 2 (с) этой части доклада (пункты 165-175), в отношении создания международного регистра информации о судах (ИСИР). В сочетании с хорошо налаженной общемировой системой отчетности всех правительств и при использовании "международного идентификационного номера судна", который будет рассмотрен в подразделе (d) настоящего раздела доклада (см. пункты 195-197), такой регистр позволит немедленно выявлять суда с двойной национальностью.

с) Контроль за движением судна

189. В Руководстве МТП по предупреждению морских правонарушений владельцам груза рекомендуется требовать от капитанов судов периодически сообщать в течение маршрута свои координаты и, возможно в отношении наиболее ценных грузов, сообщать агентам Ллойда о прибытии в каждый порт захода, указывая при этом приблизительное время прибытия в следующий порт 99/. Тем не менее при совершении правонарушений, связанных с отклонением от курса, судовладельцы зачастую сообщают о поломках судовых двигателей для оправдания задержек в прибытии, и поэтому для предупреждения такого рода правонарушений необходимо обеспечить дополнительный контроль в отношении фактического местонахождения судна.

190. Определенные услуги по контролю за движением судна предлагает в настоящее время ИМБ 100/. Это достигается за счет включения в договор о перевозке положения, которое предусматривает обязательство капитана ежедневно в полдень сообщать ИМБ данные о координатах судна. На определенных этапах маршрута движение судна будет также контролироваться за счет использования независимых источников. Предполагается, что в результате применения подобных мер любое отклонение будет выявлено достаточно быстро для того, чтобы предупредить любую недозволенную выгрузку товара.

191. Как отмечалось в пункте 71, определенные услуги по контролю за движением судов в отношении примерно 30 000 торговых судов (из 74 000 судов водоизмещением более 100 регистровых тонн) предлагает в настоящее время ЛСИС. В связи с этим можно воспользоваться услугами специальной службы наблюдения, которая обеспечивает направление информации относительно передвижения какого-либо конкретного судна клиенту сразу же после получения такой информации ЛСИС. Абсолютно ясно, что такая информация, получение которой зависит от сообщений портовых агентов, в некоторых случаях бывает недельной давности, ограничивая тем самым, хотя и не исключая полностью, ее полезность как средства предупреждения морского правонарушения.

192. Контроль за движением судна становится все более обычным делом, в особенности в связи с обеспечением безопасности и регулированием судоходных маршрутов. Для этих целей разработаны различные региональные и национальные программы.

99/ См. ICC Guide ... op. cit., p. 12.

100/ Такое обслуживание является элементом более общего комплекса услуг, связанных с проведением изучения платежеспособности продавца и контролем за погрузкой товара.

В настоящее время действует, например, Австралийская система отчетности судов в районе Австралии 101/, а также Система сообщения координатов Балтийского моря 102/. Внедрение обоих этих систем было одобрено ИМО. Имеются также данные о том, что под руководством Национальной ассоциации бирж судовых брокеров в Соединенных Штатах к середине 1983 г. предполагается наладить при помощи электронно-вычислительной техники связи между биржами судовых брокеров, охватывающими практически все основные порты Соединенных Штатов, для сбора и распределения различной информации, касающейся движения судов, включая данные о прибытии судна, агентах каждого судна, вида судна, последнем порте захода, следующем порте захода и времени движения до него 103/. Аналогичным образом в Европе под руководством Европейской ассоциации по обработке данных о портах создается централизованная система информации о портах, которая позволит членам этой Ассоциации обмениваться информацией о прибытии, отбытии и особенностях судов 104/.

193. Что касается практической возможности создания такого рода системы контроля за движением судов в общемировом масштабе, то, как отметил директор ИМБ, "можно было бы относительно легко и без особых затрат создать систему постоянного контроля за движением судов за счет использования средств спутниковой связи и устанавливаемых на судах "черных ящиков" 105/. Судовой регистр Ллойда, по некоторым данным, планирует в этом году установить на одном из судов экспериментальную модель такого "черного ящика"; однако этот проект прежде всего направлен на то, чтобы получать подробные данные о техническом состоянии и безопасности судна и, по-видимому, не будет предусматривать выполнения каких-либо функций, связанных с определением местонахождения судна 106/. В настоящее время уже действует или же вскоре должны быть введены в действие различные системы спутниковой связи, такие, как система ИНМАРСАТ 107/, которая действует с начала 1982 г., система "Сарсат-Коспас" 108/, которая начнет действовать в конце 1984 г., а проект "Глобальная система обеспечения безопасности и преодоления последствий стихийных бедствий на море", проект, которой в настоящее время разрабатывается ИМО, в конечном счете позволит обеспечить в общемировом масштабе постоянную связь между судном и береговыми службами, а также средства для определения местоположения судна в случае, если данное судно терпит бедствие 109/. Кроме того,

101/ См. Annual Report 1980/81, Department of Transport (Australia), p. 104.

102/ См. документ ИМО МЕС XLIV 21, Annex 20.

103/ "National Ship Data System Due in 1983", Journal of Commerce, 23 December 1982. См. также "Marine Exchange eyes data network to give information on vessel movements to shippers, agents, charterers and ports", American Shipper, December 1982, pp. 78-79.

104/ "European port computer link programmed...", Seatrade, November 1982, pp. 23-24;

105/ "Data Bank May Solve Ship Fraud Problem", Journal of Commerce, 16 February 1982, p. 24B.

106/ "Prototype shipboard black box set for trials later this year", Lloyd's List, 9 August 1983, p. 7.

107/ ИНМАРСАТ - это международная организация по использованию средств спутниковой связи для морских перевозок, членами которой являются 37 стран и которая расположена в Лондоне.

108/ Проект "Сарсат-Коспас" финансируется главным образом Канадой, Францией, Советским Союзом и Соединенными Штатами. См. "Many options still open for development of satellite", Lloyd's List, 2 June 1983.

109/ См. "The Mobile Services Conference (1983) in retrospect", Telecommunication Journal, Vol. 50 - VII/1983, p. 354.

следует отметить, что Международный союз электросвязи (МСЭ) разработал систему начальных цифр позывных для судов, известных под названием "морские идентификационные коды" (МИК), которые были разосланы каждой стране и в значительной степени облегчат идентификацию и поддержание прямой связи с судами 110/.

194. На основе информации о вышеупомянутых проектах можно сделать предположение о том, что ожидаемое развитие средств связи в конечном счете позволит наладить контроль за движением судов в глобальном масштабе. Если эта система будет совмещена с обязательством судов сообщать в ходе маршрута о своих координатах и о примерном времени прибытия (ПВП) после выхода из порта, то правонарушения, связанные с отклонением судов от курса, по-видимому, удастся полностью исключить. Хотя затраты финансовых ресурсов, необходимые для создания такого рода системы автоматического контроля за движением судов, по-видимому, превышают те преимущества, которые могут быть получены в результате сведения к минимуму случаев такого рода морских правонарушений, такая система, тем не менее, если она будет создана по каким-либо другим причинам, например для обеспечения безопасности и регулирования судоходных путей, несомненно, могла бы в значительной степени содействовать также и предупреждению правонарушений. В связи с этим следует отметить, что за счет использования электронно-вычислительной техники информация о предполагаемом маршруте судна, ПВП, а также данные, получаемые от систем автоматического контроля за движением судна, могли бы в будущем стать еще одним видом информации, регистрируемой ИСИР по каждому отдельному судну. Поэтому, хотя МПГ обладает ограниченными возможностями для принятия каких-либо действий в этой области в ближайшем будущем, правительствам в их будущей работе в этой области предлагается, тем не менее, учитывать значение такого рода систем контроля за движением судна для предупреждения правонарушений.

б) Идентификация судов

195. В своем предыдущем докладе по этому вопросу ("Будущая работа" TD/B/C.4/244) секретариат предложил рассмотреть вопрос о введении международного обязательства о том, чтобы все суда имели серийный номер, который не должен меняться в течение срока службы судна и который в любое время был бы ясно виден непосредственно под названием судна. Такое требование значительно усложнило бы возможность замаскировать подлинное название судна.

196. Имеется достаточно данных о том, с какой легкостью может быть изменено название судна. Если учесть при этом вероятность того, что название судна можно спутать с аналогичным названием из другого национального регистра, то, по-видимому, можно утверждать, что идентификация судов на основе использования названий уже не является достаточно эффективной и от нее следует отказаться. Хотя названия судов, конечно же, могут по-прежнему использоваться, если это необходимо, они не должны составлять основу идентификации. Целесообразней, по-видимому, было бы разработать определенную международную систему идентификации, основанную на вышеупомянутых серийных номерах, присваиваемых судам на весь срок эксплуатации с момента создания до списания судна.

110/ См. резолюцию № COM.5/1, касающуюся распределения морских идентификационных кодов (МИК), принятую Всемирной административной конференцией по радио в подвижных службах, Женева, 1983 год.

Такая система фактически будет в определенной степени совпадать с системой идентификационных номеров Регистра Ллойда, однако она будет являться шагом вперед по сравнению с этой системой, поскольку будет требоваться наглядное указание номера на корпусе судна и поскольку в случае невыполнения этого требования будут применяться государственные санкции. Что касается последнего из этих замечаний, то, как указывалось в документе TD/B/C.4/244, пункт 30, хотя будет оставаться возможность незаконного изменения серийного номера судна, такой акт можно было бы на основе межправительственного соглашения отнести к разряду уголовных преступлений, наказуемых в соответствии с юрисдикцией той страны, где находятся правонарушители.

197. Следует также отметить, что предлагаемый идентификационный номер судна будет представлять собой дополнительную информацию, которую необходимо будет отражать в предлагаемом ИСИР. Поскольку предлагаемый номер будет являться основным средством идентификации судна, доступ к центральным автоматизированным досье по каждому конкретному судну можно будет получить за счет ссылки на идентификационный номер данного судна. Кроме того, как уже указывалось ранее в пункте 118, применение такого номера наряду с ИСИР, по-видимому, позволит повысить вероятность обнаружения скрытой двойной регистрации.

е) Прочие предложения

198. Для того чтобы по меньшей мере ограничить ту легкость, с которой грузы могут быть на законном основании реализованы в некоторых странах, правительствам следует по мере необходимости ужесточить положения национального законодательства, касающиеся продажи товаров по приказу судов, с тем чтобы обеспечить надлежащее уведомление владельцев груза и предоставить им возможность присутствовать при исполнении таких процедур. Кроме того, правительствам следует обеспечить, чтобы создание зон свободной торговли не открывало также дополнительных возможностей для незаконной деятельности, в особенности для ввоза, незаконной продажи и экспорта товаров. В связи с этим следует отметить, что при ослаблении фискального контроля в таких зонах следует особо внимательно относиться к обеспечению надлежащего соблюдения законов и принятия мер безопасности с учетом тенденции к тому, что такие зоны становятся все более привлекательными для незаконной деятельности. Поэтому МПГ, возможно, пожелает рассмотреть это положение и высказать свои мнения.

4. Страховой обман

а) Возможность применения вышеизложенных предложений

199. Многие из вышеизложенных предложений в отношении других видов морских правонарушений могли бы также в значительной степени содействовать искоренению некоторых видов страхового обмана. Преднамеренное затопление, в частности, будь то реальное или фиктивное, как правило, осуществляется в отношении устаревших судов, находящихся в плохом состоянии и зарегистрированных в странах удобного флага, а также принадлежащих какой-либо вновь созданной компании, владеющей лишь одним судном и не имеющей каких-либо других реальных активов. В неопубликованном докладе Региональной исследовательской группы по Дальнему Востоку (ФЕРИТ), которая была учреждена страховыми компаниями, главным образом расположенными в Лондоне, для расследования подозрительных случаев затопления судов на Дальнем Востоке, такие особенности судов, по имеющимся данным, были полностью документально подтверждены в ходе расследований

подозрительных убытков в районе Азии. В связи с этим следует отметить, что в перечне подозрительных случаев затопления судов, который был опубликован в 1980 г. и который, по всей вероятности, включает перечень, составленный ФЕРИТ, по меньшей мере 80% общего числа судов, по которым имелись данные о национальной принадлежности, были зарегистрированы в общепризнанных странах удобного флага, главным образом в Панаме 111/. Что касается судов, возраст которых в момент исчезновения был известен, 66% судов эксплуатировались 20 лет и более, а 85% - 15 лет и более 112/.

200. Значение судов, не отвечающих техническим требованиям, в совершении морских правонарушений было признано ИМО в резолюции А.504 (XII), озаглавленной "Баратрия, незаконный захват судов и их грузов и другие формы мошенничества в торговом мореплавании", где указывается:

"Ассамблея,

признает, что ратификация и эффективное осуществление конвенций ИМКО и других соответствующих международных документов, связанных с безопасностью морских перевозок, в особенности тех, которые касаются подготовки и аттестации моряков и процедур контроля над судами, условия на которых не отвечают международным нормам, могут послужить вкладом в дело предупреждения мошенничества в области морских перевозок и контроля над ними, и в соответствии с этим предлагает правительствам вновь рассмотреть вопрос о ратификации этих конвенций и документов и о применении разработанных процедур".

201. Кроме того, существенному сокращению числа случаев именно этого вида морских правонарушений могла бы после соответствующего завершения и осуществления результатов содействовать проводимая на постоянной основе в рамках КНКТАД работа по условиям регистрации судов (см. пункты 185-186).

202. Значительному облегчению задачи страховщиков в отношении оценки риска преднамеренного затопления перед принятием такого риска и оплатой каких-либо требований о возмещении убытков могло бы также содействовать увеличение объема доступной на международной основе информации о судах, их владельцах, фрахтователях, истории деятельности компаний и т.д. Хотя лондонские страховые фирмы, по-видимому, обладают доступом к довольно обширной информации, которая не передается гласности как-либо иначе, через Ассоциацию спасения Соединенного Королевства и Конфиденциальный индекс Ллойда в Судовом регистре Ллойда, создание предлагаемого ИСИР могло бы содействовать дальнейшему увеличению объема доступной информации.

203. Возможность исчезновения судов после фиктивного затопления можно было бы также ограничить за счет полного исключения тайной двойной регистрации. Возможность такого рода двойной регистрации можно было бы устранить либо в результате введения во всех государствах при регистрации судов требования о представлении свидетельств о выходе из предыдущего регистра, либо в результате введения требования об отчетности перед ИСИР в отношении соответствующей информации, касающейся судов, входящих в его регистр, включая предлагаемый международный идентификационный номер.

111/ Marine Insurance Bulletin (London), June 1980.

112/ Ibid.

б) Предложения в отношении страхования груза

204. Для того чтобы свести к минимуму количество завышенных или недобросовестных требований по выплате страхового возмещения за груз, страховщикам рекомендуется проводить перекрестную проверку точности и подлинности всех удостоверяющих документов, пользуясь услугами соответствующих контролеров и портовых властей, в тех случаях, когда имеются основания для подозрений по некоторым требованиям, а также содействовать осуществлению соответствующих основополагающих норм в отношении немедленного уведомления об убытках или ущербе. Кроме того, страховщикам следует обеспечить, чтобы их контролеры получали соответствующие руководящие указания в отношении подготовки их докладов.

205. В отношении мер по предотвращению убытков при морском страховании грузов в целом МСМС опубликовало брошюру, озаглавленную "Рекомендации по предотвращению потерь груза" 113/. Кроме того, Комитету по невидимым статьям и финансированию, связанному с торговлей 114/ ЮНКТАД, были представлены два исследования, озаглавленные "Предотвращение потерь при страховании от пожара и морском страховании" (TD/B/C.3/162) и "Предотвращение потерь груза: предложение по национальной политике развивающихся стран" (TD/B/C.3/162/Supp.1) и посвященные рекомендациям в отношении процедур и программных мер для сведения к минимуму требований о выплате страхового возмещения в связи с повреждением груза. Среди различных рекомендаций можно выделить предложения о создании страховщиками грузов при активном участии портовых властей специального органа для осуществления контроля за проведением в портах операций по погрузке, разгрузке, размещению и складированию груза 115/. Эти предложения были рекомендованы Комитетом для осуществления развивающимися странами с учетом их местных условий 116/.

5. Прочие правонарушения

а) Лицензирование судоходных компаний

206. В целях устранения различных видов незаконной практики и правонарушений, совершаемых агентами, предоставляющими посреднические услуги в связи с продажей, фрахтованием и эксплуатацией судов, уже неоднократно предлагалось распространить на деятельность таких агентов систему лицензирования. В Сингапуре, в частности, Национальный совет грузоотправителей в настоящее время, по некоторым данным, проводит совместно с Национальной ассоциацией судовладельцев и правительственными органами работу по созданию национального регистра судовых агентов с целью усиления борьбы с участвовавшими случаями правонарушений в этой стране. На международном уровне президентом Института судовых брокеров (Соединенное Королевство) недавно в ходе общего заседания БИМКО в 1983 г. было отмечено, что во всех случаях необходимо применять систему регистрации или лицензирования брокеров, агентов и экспедиторов, а также требовать от них обязательного участия в национальных или международных профессиональных

113/ Третье издание (1974 год).

114/ На его девятой (вторая часть) и десятой (первая часть) сессиях.

115/ См. TD/B/C.3/162/Supp.1, пункт 58.

116/ См. доклад Комитета о работе его десятой сессии, первая часть, 13-17 декабря 1983 г. TD/B/937-TD/B/C.3/182, резолюция 22(X).

органах с признанными единообразными нормами поведения, которые предусматривают возможность исключения участника в случае несоблюдения этих норм 117/.

207. В некоторых странах имеется требование об обязательном лицензировании в отношении некоторых видов агентских функций, в то время как в других такие системы отсутствуют 118/. В настоящее время существуют различные национальные и международные ассоциации брокеров и агентов, включая Федерацию национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (членами которой являются более 20 национальных ассоциаций), которые во многих случаях разрабатывают минимальные требования для своих членов 119/. Тем не менее до сих пор еще не существует каких-либо единообразных норм, применяемых на общемировой основе, равно как и единообразных требований к членам национальных профессиональных ассоциаций.

208. Один из первых вопросов, который необходимо решить в этой области, состоит в определении тех видов агентских услуг, которые должны быть включены в любую национальную или международную систему регистрации или же требовать обязательного участия в профессиональных ассоциациях. Исторически сложилось так, что терминология по различным видам агентов, включая агента по широкому кругу вопросов, судового агента, судового брокера, фрахтового агента, экспедиционное агентство, экспедитора и т.д., была недостаточно четко разработана в некоторых странах, и поэтому такие термины зачастую могут включать одни и те же понятия и функции.

209. Поэтому, если будет решено разработать для таких агентов какое-либо требование о лицензировании и/или обязательном участии в профессиональных ассоциациях, прежде всего необходимо будет четко определить те виды деятельности, которые должны включаться в такую систему. Для этих целей, а также для оценки целесообразности разработки международного подхода к решению этого вопроса, МПГ предлагает сформулировать единообразные минимальные нормы в отношении соответствующего финансового положения и профессиональной пригодности, а также нормы поведения, которые могли бы быть использованы в качестве руководящих принципов для принятия мер на национальном уровне.

117/ Working Session for Broker Members, Panel Discussion on "A clean Industry - Fact or Fiction". Contribution by D. Prentis, BIMCO General Meeting, p. 7.215.

118/ См. там же.

119/ В связи с этим следует также отметить создание в конце 1978 г. "Multiport Ship Agencies Network" ("Многопортовая сеть судовых агентств"), которая является международной ассоциацией судовых агентств, не преследующей цели по извлечению прибыли, и члены которой должны удовлетворять конкретные единые для всех минимальные финансовые и профессиональные требования. Хотя членами такой федерации, как правило, являются не более одного агента, от каждой страны, что можно расценить как неоправданно ограничительное условие, сама идея создания такой организации позволяет проиллюстрировать одно из возможных средств для выявления надежных агентов.

Эти руководящие принципы можно было бы затем рекомендовать для принятия всем государствам. Тем не менее с учетом возможности разработки единых международных минимальных норм представляется целесообразным оставить на усмотрение отдельных государств решение по меньшей мере вопроса о путях осуществления этих принципов, обеспечивая тем самым гибкость в определении того, следует ли включать те или иные нормы в систему лицензирования какого-либо правительства, устанавливать требования об обязательном участии в профессиональной ассоциации для данной отрасли в целом или же использовать сочетания обеих мер.

б) Международный регистр судовых закладных

210. Как указывалось в пункте 188, ИМБ предложило обеспечить постоянное функционирование определенного международного регистра, в котором отражались бы все изменения флага и залога судов. Такой международный регистр закладных мог бы послужить для потенциальных покупателей или кредиторов по закладным удобным источником информации о существующих закладных на данное судно, даже если такое судно сменило свой флаг на новое государство регистрации, в котором не требуется представления свидетельства о выходе из предыдущего регистра. В отсутствие такого свидетельства о выходе из предыдущего регистра нельзя гарантировать, что существующие закладные были выкуплены и даже что кредиторы по закладной были уведомлены о таком изменении. Хотя всем государствам рекомендуется требовать представления таких свидетельств, создание наряду с этим предлагаемого регистра могло бы послужить дополнительной гарантией и обеспечить удобный источник справочной информации. Предложение о создании ИСИР в качестве международного регистра информации о судах фактически полностью удовлетворяет всем требованиям предложения ИМБ. Судовые закладные практически всегда регистрируются в национальных судовых регистрах, с тем чтобы гарантировать первоочередность прав кредиторов по этим закладным по отношению к другим кредиторам, и поэтому передачу такого рода дополнительной информации ИСИР на регулярной основе будет осуществлять относительно легко. С тем чтобы можно было проследить за изменением флага судна, целесообразно было бы, по-видимому, воспользоваться системой судовых идентификационных номеров (см. пункты 195-197) применительно к предложению о регистрации судовых закладных на международной основе.

в) Прочие предложения в отношении правонарушений, связанных с работой портов

211. Сведение к минимуму случаев правонарушений, которые связаны с работой портов и которые зачастую состоят в подлоге документов и страховом обмане или же являются элементом такого рода более крупных правонарушений, может быть достигнуто за счет осуществления различных мер. В связи с этим в данной области могут быть применены рекомендации в отношении предотвращения потери груза, изложенные в исследовании по проблемам страхового обмана, упомянутом в пункте 205. Кроме того, сокращению случаев хищения и мелких крах в портовых зонах могло бы в значительной степени содействовать улучшение мероприятий по обеспечению безопасности в портах. Наряду с применением более жестких мер безопасности много можно было бы достигнуть за счет улучшения портовых сооружений и складских помещений в этих зонах, для того чтобы свести к минимуму возможность совершения хищений. Определенную роль в ограничении преступной деятельности могли бы сыграть также таможенные власти, осуществляющие контроль за ввозом и вывозом товаров в портовых зонах. Кроме того, довольно эффективным средством ограничения возможностей для совершения кражи является улучшение различных процедур обработки и складирования груза, а также методов управления деятельностью портов, в особенности применительно к процедурам обработки документов,

что позволило бы, в частности, сократить задержки в обработке груза и, следовательно, время нахождения товара в портовой зоне. Сокращению потерь в результате хищений могло бы также содействовать улучшение упаковки. В этой области уже проведен целый ряд весьма полезных исследований, в которых содержатся рекомендации относительно осуществления вышеупомянутых мер. Наряду с упомянутыми в пункте 205 исследованиями по проблемам страхового обмана, следует особо отметить деятельность МАРТО, которая опубликовала брошюру под названием "Рекомендации по предотвращению потерь груза", а также выпустила состоящее из двух частей исследование на тему "Безопасность груза в транспортных системах", в первой части которого рассматриваются "Мелкие крахи и безопасность груза", а во второй части "Крупные крахи и безопасность груза". Страны, желающие повысить безопасность различных операций в портах, могут обратиться к МАРТО для получения дополнительной информации. Вопрос об улучшении процедур обработки документов широко рассматривался Специальной программой ЮНКТАД по упрощению торговли (ФАЛПРО), а также Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций, и в связи с этим можно сослаться на рекомендации по мерам упрощения, принятые Рабочей группой по упрощению процедур Международной торговли, в частности на рекомендацию 12 относительно мер по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов (TRADE/WP.4/INF.61-TD/B/FAL/INF.61), рекомендацию 13 относительно упрощения идентифицированных правовых проблем в процедурах импортной таможенной очистки (TRADE/WP.4/INF.62) и рекомендацию 18 (ECE/TRADE/141/Rev.1). Кроме того, Отдел морских перевозок ЮНКТАД мог бы оказать содействие в осуществлении проектов подготовки кадров и рекомендованных мер повышения безопасности в портах.

212. Наконец, вопрос о применении аккредитивов был рассмотрен в ходе коллоквиума Международного морского комитета (ММК) по проблемам коносаментов, который проходил в Венеции 2 июня 1983 г. и на котором было вновь подтверждено, что чистые коносаменты никогда не следует выдавать против гарантийного письма. Было отмечено, что проблему относительно искусственного ущерба, который реально не оказывает воздействия на хорошее состояние товара, можно было бы наилучшим образом решить, убедив банки в необходимости получать коносаменты с примечаниями, что они являются "чистыми" для платежа по условиям аккредитива. В связи с этим рекомендовалось также разработать соглашение с МТП в отношении приемлемости такого рода нечистых коносаментов.

213. Следует отметить, что в статье 17 Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила) указывается, что, если перевозчик, опуская оговорку при получении гарантийного письма, намеревается обмануть третью сторону, включая любого грузополучателя, которая действует полагаясь на описание груза, то в этом случае не только гарантийное письмо считается недействительным, но перевозчик также теряет право на ограничение ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении требований такой третьей стороны о возмещении убытков. Ввиду наличия риска того, что перевозчик, как будет установлено, предпринимает преднамеренную попытку обмануть покупателя товара за счет непроставления соответствующей оговорки на коносаменте при получении гарантийного письма, можно ожидать, что Гамбургские правила будут содействовать сокращению числа случаев использования гарантийного письма.

6. Пиратство

214. В соответствии с международным правом на государства возлагается обязательство осуществлять сотрудничество в деле борьбы с пиратством, а также предоставляются определенные права в отношении задержания пиратских судов. В Конвенции по морскому праву (ЮНКЛОС) указывается, в частности, в статье 100:

"Все государства сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства",

а в статье 105:

"В открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства любое государство может захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат, либо судно (или летательный аппарат), захваченное посредством пиратских действий и находящееся во власти пиратов, арестовать находящихся в этом судне или летательном аппарате лиц и захватить находящееся на нем имущество. Судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов, летательных аппаратов или имущества, не нарушая прав добросовестных третьих лиц.

215. В некоторых случаях отмечается, что проблема пиратства недостаточно подробно рассматривается в международном праве с учетом реально существующей в настоящее время проблемы. В целом такого рода критические замечания относятся к полномочиям, предоставленным государству, не прямо, а косвенно, через определение данного термина, от которого, в свою очередь, зависит использование чрезвычайных полномочий, предоставленных государству в соответствии со статьей 105. Это определение прежде всего критикуется за то, что оно является чрезмерно ограниченным, охватывая лишь действия в открытом море (или же в месте вне юрисдикции какого-либо государства), а также лишь действия, совершаемые против других судов 120/.

216. Распространяясь лишь на действия, совершаемые в открытом море, чрезвычайная юрисдикция государства, предоставленная в соответствии со статьей 105, не распространяется на действия, совершаемые в пределах территориальных вод. Ввиду расширения зоны территориальных вод до 12 миль (в соответствии со статьей 3 ЮНКЛОС), а также с учетом того факта, что большая часть пиратских действий в настоящее время совершается в прибрежных районах, ограничение понятия пиратства в международном праве лишь действиями в открытом море можно рассматривать как неудачное ограничение, не позволяющее учесть большое количество действий, которые в противном случае следовало бы отнести к этой категории. Тем не менее тот факт, что пиратские действия совершаются в пределах территориальных вод данного государства, говорит о том, что в данном случае могут быть применены нормы национального законодательства этого государства. В связи с этим следует отметить,

120/ См. также "Terrorism and the law of piracy" ("Терроризм и право пиратства"), заявление в почтение памяти Франка Стварта Детриджа, Его Превосходительства г-на Юстиса Г.С.М. Грина, Верховного судьи Тасмании на ежегодном заседании Ассоциации морского права Австралии и Новой Зеландии.

что не имеется данных о каких-либо случаях, когда такого рода действие не является наказуемым в соответствии с применимым законодательством. Если исходить из того, что нападающая сторона остается в пределах территориальных вод того же государства, и если также предположить, что случаи недостаточного осуществления норм применимого национального законодательства являются следствием скорее не отсутствия желания, а отсутствия практических возможностей, особое внимание следует обратить на то, какие меры могут быть приняты для оказания помощи таким государствам в осуществление их законодательства в пределах существующих районов. В связи с этим можно упомянуть фонд одиннадцати стран, созданный Верховным комиссаром Организации Объединенных Наций по делам беженцев для оказания помощи правительству Таиланда в пресечении пиратских действий в его территориальных водах 121/. Можно было бы рассмотреть возможность заключения подобного международного соглашения о сотрудничестве в других пострадавших районах 122/, учитывая суверенное право каждого государства осуществлять свое национальное законодательство по собственному усмотрению.

217. Поскольку нападения, как правило, осуществляются в пределах территориальных вод, после чего нападающая сторона уходит в территориальные воды другого государства, то в такой ситуации, по-видимому, необходимо наладить региональное сотрудничество между пострадавшими государствами, в том числе обеспечить координацию их усилий по осуществлению собственного законодательства и, возможно, совершенствованию процедур выдачи. При этом все еще остаются неохваченными случаи совершения таких действий в территориальных водах, после чего правонарушители уходят в открытое море. В то же время можно с полным основанием усомниться в том, что может возникнуть большое количество таких случаев, которые нельзя будет решить за счет использования права преследования по горячим следам, предоставленного прибрежному государству в соответствии со статьей 111 ЮНКЛОС. В связи с этим следует отметить, что увеличение объема информации, которую можно будет получать от правительств в соответствии с проектом резолюции, который будет представлен на рассмотрение Ассамблеи ИМО (см. пункт 51), позволит лучше понять, возникает ли в связи с этим какая-либо проблема.

218. Другой вид критических замечаний в связи с рассмотрением проблемы пиратства в международном плане связан с ограничением этого определения лишь действиями, совершаемыми против другого судна, что исключает любые действия со стороны экипажа или пассажиров против других лиц или собственности, находящихся на этом судне. В связи с этим отмечается, например, что необходимо разработать

"соглашение между странами, в котором традиционное ограниченное понятие пиратства будет расширено. Нельзя отрицать ..., что в Женевской конвенции 1958 года это исходное определение было несколько расширено, однако мы по-прежнему не можем рассматривать в качестве пиратства действия, совершенные командой против лиц или собственности, находящихся на этом же судне. Конечно же, все еще будет оставаться определенная категория морских правонарушений, которая не будет охвачена даже относительно широким определением пиратства, однако, как представляется, ... соглашение между ведущими коммерческими державами мира, разрешающее

121/ См. Report into the Incidence of Piracy and Armed Robbery from Merchant Ships, by IMB, to IMO, 6 June 1983, p.3.

122/ Более подробно об этом см. там же, стр. 21.

задержание и судебное преследование любого гражданина на любом судне, против которого были выдвинуты обоснованные обвинения в уголовных действиях против судна и его груза, явится наиболее эффективным сдерживающим средством" 123/.

Кроме того, следует отметить, что в представленном Ливаном на рассмотрение ИМО предложении о Конвенции по баратрии 124/ и незаконному захвату судов рекомендуется рассматривать такие правонарушения таким же образом, как пиратство, и разрешать задержание судна-правонарушителя 125/.

219. Можно заметить, что существуют определенные практические и принципиальные возражения против такого предложения. Что касается практических соображений, то, если государствам будут предоставлены более значительные права в отношении задержания судов, плавающих под флагом другого государства, что явилось бы результатом вышеупомянутого предложения, то необходимо будет четко знать, когда совершаются именно такие действия, с тем чтобы избежать неоправданного вмешательства в осуществление морских перевозок в открытом море. Основное внимание в этом предложении по приравниванию определенных действий к пиратству, по-видимому, уделяется баратрии и правонарушениям, связанным с отклонением от курса 126/, как действиям, наносящим ущерб грузу, находящемуся на этом же судне. Однако вследствие ограниченного толкования понятия баратрии, которое не предполагает вовлечения судовладельца (за исключением лишь тех случаев, когда такие действия направлены против фрагтователя, который выступает в качестве судовладельца, например, при фрагтовании судна без экипажа), баратрия, как таковая, является относительно редким явлением.

220. Поэтому предложения о приравнивании баратрии к актам пиратства, по-видимому, главным образом направлены против правонарушений, связанных с отклонением от курса. Тем не менее при отсутствии соответствующих требований об отчетности в отношении графика маршрута и отсутствия какой-либо международной системы контроля за движением судов, по-видимому, относительно редко можно будет определить, что судно, находящееся в открытом море, фактически совершает правонарушение, связанное с отклонением от курса. Даже если удастся определить, что это судно уже не следует предполагаемым маршрутом, существует большое количество практических причин, при помощи которых можно оправдать такое отклонение от курса. До тех пор, пока не принимается каких-либо мер для того, чтобы избавиться от груза, можно лишь утверждать, что такое отклонение от курса в лучшем случае будет нарушением условий контракта перевозки, но никак не преступлением. Таким образом, лишь после совершения правонарушения, когда судно вновь оказывается в открытом море, как правило, под другим названием, вмешательство со стороны судов других

123/ Lord Hacking, *The Shipbroker*, Seminar 1980, p. 51.

124/ Во многих юридических системах баратрия определяется как незаконное действие, преднамеренно совершаемое капитаном или командой в ущерб владельцу или фрагтованию (в том случае, если он выступает в качестве владельца).

125/ См. документ ИМО C/ES.X/20/2, 2 November 1979, annex, p. 4.

126/ Проблема захвата судов, на которую делается ссылка, фактически касается описанного в пункте 30 правонарушения, связанного с отклонением от курса.

государств станет практически возможным. Всем государствам следует решить вопрос о том, оправдано ли такое расширение юрисдикции масштабами проблемы правонарушений, связанных с отклонением от курса, и будут ли возможные отрицательные последствия расширения вмешательства в международные морские перевозки компенсированы преимуществами сокращения числа такого рода правонарушений. При проведении такой оценки следует учитывать то, в какой степени удастся искоренить этот вид правонарушений за счет расширения юрисдикции всех государств в отношении такого рода судов и правонарушителей в пределах их территориальной юрисдикции, даже в том случае, если преступление было совершено в каком-либо другом месте (см. пункты 226-260 ниже).

221. Что касается принципиальных соображений, то действия, совершаемые непосредственно на данном судне, например правонарушения, связанные с отклонением от курса, когда такого рода действия направлены против груза данного судна, подпадают под действие законодательства государства флага. Это можно рассматривать в качестве наиболее важной особенности, отличающей такие действия от пиратства, при котором, по всей вероятности, такие действия будут связаны с судами, плавающими под флагами двух различных государств, и поэтому будут требовать применения норм международного права. В то же время можно заявить, что не имеется практически никаких различий в том случае, если груз похищается в результате нападения одного судна на другое судно, или же если он похищается в результате обмана со стороны капитана и команды лишь одного судна, которые согласились перевезти этот груз, однако отклонились от курса и реализовали его, присвоив полученную прибыль. В обоих случаях совершается кража груза. В обоих случаях жертва и правонарушитель могут иметь различную национальность. Хотя можно сослаться на общепринятые принципы международного права для того, чтобы показать, что такого рода соображения не имеют отношения в общей структуре существующего международного правопорядка, распространяющегося на суда, и что они поэтому не могут являться основанием для предоставления в соответствии с международным правом чрезвычайных прав вмешиваться в операции таких судов в открытом море, можно тем не менее утверждать, что государствам следует предоставить более широкие возможности осуществления юрисдикции для решения проблемы, применительно к которой современная структура юрисдикции в отношении таких действий, как правонарушения, связанные с отклонением от курса, безусловно, является недостаточной. В то же время данная проблема связана с определением масштабов юрисдикции, и поэтому проведение дополнительной аналогии с пиратством, хотя она и может являться полезной в качестве примера действий, в отношении которых государствам предоставляются более широкие права по осуществлению юрисдикции, не является до конца правомерным. Поэтому в случае, если речь идет об актах морских правонарушений, в отношении которых желательно обеспечить определенные более действенные средства осуществления юрисдикции, то предлагается сослаться на последующий раздел настоящего доклада (раздел В части IV, пункты 222-260), посвященный мерам правовой защиты, в частности, от уголовных преступлений.

С. Меры правовой защиты

222. Наряду с различными возможными превентивными мерами, которые могут быть приняты для предупреждения морских правонарушений и которые были рассмотрены в предыдущих разделах, можно также проанализировать возможные меры правовой защиты.

223. После совершения правонарушений одной из наиболее сложных задач, с которой сталкивается любая жертва, является идентификация правонарушителя, который, как правило, "бесследно исчезает". Значительная отдаленность покупателя от продавца, ограниченность контактов между правонарушителем и жертвой, способность действовать под прикрытием вывески какой-либо корпорации, а также сложный юридический характер большей части правонарушений являются одними из основных факторов, позволяющих многим правонарушителям избегать идентификации. Поэтому эффективность мер правовой защиты, применение которых, как правило, зависит прежде всего от такой идентификации, может оказаться весьма ограниченной. Тем не менее следует отметить, что имеется довольно большое количество случаев, когда правонарушителя все же удается идентифицировать, что говорит о целесообразности повышения эффективности мер правовой защиты в тех случаях, когда это необходимо, в особенности для того, чтобы воспрепятствовать совершению других правонарушений.

1. Гражданские иски

224. Ввиду различных юридических проблем и практических трудностей, связанных с успешным возбуждением международных гражданских исков, многие жертвы морских правонарушений не пытаются компенсировать свои потери за счет гражданских исков против лиц, совершивших такие правонарушения. Даже если предположить, что жертва морского правонарушения может идентифицировать правонарушителя, успешное возмещение его потерь будет зависеть от целого ряда других факторов, включая способность возбудить гражданский иск в суде, обладающем соответствующей юрисдикцией, способность обеспечить вынесение судебного решения в свою пользу, что в зависимости от того или иного вида правонарушений осложняется отсутствием соответствующих доказательств, а также способность обеспечить осуществление данного судебного решения против правонарушителя.

225. Помимо различного рода юридических сложностей последний из этих факторов может быть зачастую связан с существенными практическими проблемами в нахождении надлежащих активов, обеспечивающих осуществление данного судебного решения. К этому моменту финансовые поступления от этого правонарушения, по всей вероятности, уже будут "отбелены", и, если они еще не были помещены на номерной счет в какой-либо стране с благоприятным законодательством в отношении банковской тайны, правонарушитель по меньшей мере попытается скрыть свое отношение к большей части своих активов. Возможность успешного проведения такого отбеливания денег и сокрытия активов можно считать достаточно значительной для того, чтобы поставить под вопрос целесообразность принятия дополнительных мер для преодоления других юридических трудностей, с которыми сталкивается жертва правонарушений при возбуждении успешного судебного дела. Возможно, именно по этой причине предложения относительно совершенствования мер правовой защиты, как правило, связаны не с гражданскими, а с уголовными исками 127/. Поэтому МПП, возможно, пожелает более детально разработать вопрос об этом виде средств правовой защиты, позволяющих бороться с морскими правонарушениями.

2. Уголовные иски

а) Введение

226. Морское нарушение по существу носит международный характер. В Руководстве МПП по предупреждению морских правонарушений приводятся примеры относительно простых правонарушений, в которые бывает вовлечены до пяти различных государств 128/. Было установлено, что основной причиной того, что морские правонарушения, как правило, являются

127/ См. пункт 228 ниже.

128/ См. CCI, Guide ..., op. cit., p. 15-16.

"практически идеальным преступлением", является их международный характер^{129/}. В связи с этим следует отметить, что многие юридические системы в мире в значительной степени затрудняют отправление правосудия и осуществление уголовного преследования в международном контексте ^{130/}. Как было однажды отмечено,

"Ввиду широкого разнообразия современное правонарушение затрагивает интересы практически всех сторон международных торговых сделок, причем вовлеченными оказываются от четырех до десяти стран, что препятствует проведению расследований, осуществлению выдачи и судебного преследования правонарушителей" ^{131/}.

Аналогичным образом Генеральный секретарь Министерства торгового флота Греции в свое время заметил:

"... нам не удалось возбудить судебного преследования в связи с крупными правонарушениями, совершенными в ущерб гражданам и судам Греции, поскольку такие уголовные преступления совершались иностранцами, находящимися за пределами территории Греции. Такая уголовная деятельность, которая с точки зрения финансовых потерь намного превосходит убытки, понесенные во всех тех случаях, которые мы в настоящее время расследуем, по-прежнему, на мой взгляд, не преследуется и остается ненаказуемой ^{132/}.

227. С учетом тех трудностей, которые возникают при получении права на осуществление юрисдикции над правонарушителями и/или же при их выдаче той стране, которая готова возбудить против них судебное дело, секретариат ЮНКТАД ранее указал на необходимость подробно изучить практическую возможность и целесообразность международной конвенции, обеспечивающей расширение юрисдикции стран, пострадавших от указанных актов мошенничества в морских перевозках, включая общие нормы, на основе которых могла бы осуществляться выдача лиц, обвиняемых в таких актах ^{133/}. Действующие в настоящее время договоры о выдаче, как правило, носят двусторонний характер. Однако с учетом увеличения числа суверенных государств, которые в настоящее время существуют в мире, двусторонний подход, по-видимому, уже является неэффективным практическим методом решения проблемы международных преступлений ^{134/}. Поэтому в условиях, когда какой-либо единичный акт морского правонарушения может быть совершен в большом количестве различных стран, представляется целесообразным рассматривать проблему юрисдикции и выдачи на многосторонней основе.

^{129/} G.F.B. Cooper, "Responsibilities of Flag States in the Prevention of Fraud", Shipbroker Seminar, 1980, p. 26.

^{130/} См. Shipbroker Seminar, 1980, p. 66.

^{131/} "Maritime Fraud is now a more difficult nut to crack", E. Ellen, Lloyd's List (17 September 1981).

^{132/} Shipbroker Seminar, 1980, p. 73.

^{133/} См. документ TD/B/C.4/244, пункт 34.

^{134/} Например, Марокко имеет договоры о выдаче лишь с 14 странами, Сенегал имеет такие договоры лишь с 12 странами, а Соединенное Королевство - лишь с 45 странами.

228. Уже неоднократно высказывались предложения о необходимости решения проблемы юрисдикции и выдачи при морских правонарушениях за счет разработки нового международного законодательства. Правительство Ливана, например, своеобразно подошло к рассмотрению этой проблемы в ИМО, заявило:

"Мы считаем, что было бы полезно разработать международную конвенцию о пресечении уголовных преступлений, связанных с баратрией и незаконным захватом судов и их грузов" 135/.

Аналогичным образом ИМБ указывает, что "вероятно, можно было бы разработать специальный договор о выдаче, который позволил бы упростить решение проблемы выдачи при морских правонарушениях" 136/. В связи с этим Генеральный секретарь Министерства торгового флота Греции заявил:

"Было бы целесообразно разработать имеющий обязательную силу международный документ, позволяющий национальным властям, подписавшим этот документ, преследовать и наказывать лиц любой национальности, которые совершают уголовные преступления против судна и/или его груза независимо от того, где, когда и каким образом такое преступление или преступления были совершены" 137/.

Множество аналогичных призывов можно было услышать и на других форумах 138/.

135/ Документ ИМО, C/ES.X/20/2, Annex, p. 3.

136/ IUMI Cargo Workshop, p. 12.

137/ Shipbroker Seminar, 1980, p. 74.

138/ Отмечалось, например, что "... следует рассмотреть вопрос о разработке международного кодекса, в котором были бы согласованы нормы законодательства, касающиеся правонарушений, и средства их осуществления". Lord Hacking, Shipbroker Seminar 1980, p. 51; "Наиболее радикальной и, на мой взгляд, наиболее необходимой мерой, которую мы можем принять, является разработка и осуществление нового международного законодательства по борьбе с морскими правонарушениями. Это потребует разработки международной конвенции, основная цель которой будет заключаться в полном пересмотре законов о выдаче в том виде, в котором они нам известны, и в охвате соответствующих международных преступлений в том виде, в каком мы их признаем в настоящее время". R.G.J. Ottaway, "Maritime fraud: governmental action the real answer"; Business and Crime: Cargoes, vol. 1, No.1, May 1983, p. 6. См. также Федерация торгово-промышленных и сельскохозяйственных палат арабских стран района Персидского залива, пункт 60; Арабская федерация судоходства, пункт 56; Совет сотрудничества стран Персидского залива, пункт 62, и Лига арабских государств, пункт 67. Выдвигались также предложения относительно расширения сотрудничества по вопросам уголовных преступлений в целом, см. семинар на тему "Международная преступность и сотрудничество государств", организованный Международным институтом права франкоговорящих стран, Каир (Египет), 20-27 ноября 1982 г., в ходе которого делегация Габона предложила разработать международный уголовный кодекс Организации Объединенных Наций.

b) Концепции юрисдикции и выдачи

1) Юрисдикция

229. К категории государств, которые по меньшей мере будут заинтересованы в преследовании лиц, совершивших морские правонарушения, по-видимому, относятся следующие государства:

Государство 1 - государство, под юрисдикцией которого находится правонарушитель (лицо, совершившее правонарушение).

Государство 2 - государство, гражданином которого является правонарушитель.

Государство 3 - государство, в котором совершено (или завершено) правонарушение.

Государство 4 - государство, в котором правонарушение было запланировано или начало осуществляться.

Государство 5 - государство, национальные интересы которого затронуты.

Государство 6 - государство или же национальная принадлежность потерпевшего лица.

Государство 7 - государство флага судна, при помощи которого был нанесен ущерб.

Государство 8 - национальная принадлежность владельца судна.

Государство 9 - национальность фрахтования судна.

Государство 10 - государство, в порт которого заходит судно с правонарушителем на борту сразу же после совершения правонарушения.

230. В исследовании по проблемам юридических систем государств-членов Европейского совета были сделаны следующие выводы:

a) правила, регулирующие юрисдикцию в различных государствах-членах, в целом основаны на аналогичных концепциях;

b) практически в каждом из их законодательных актов признаются следующие основания, исходя из которых может определяться юрисдикция: место совершения правонарушения, национальность правонарушителя и необходимость защиты государства от правонарушений, наносящих ущерб его суверенитету или безопасности и универсальной юрисдикции. В некоторых законодательных актах наряду с этим учитываются также национальность жертвы и место проживания правонарушителя;

c) территориальная юрисдикция остается основополагающей формой юрисдикции; концепция территории постепенно расширяется;

d) национальность правонарушителя признается в качестве основания для осуществления юрисдикции практически во всех законодательных актах, однако во многих случаях она имеет второстепенное значение и определяется процедурными условиями, а судопроизводство может быть приостановлено в случае, если это дело уже заслушивалось в каком-либо другом месте;

e) необходимость защиты государства от правонарушений в ущерб его суверенитету или безопасности всегда признается в качестве первостепенного основания для осуществления юрисдикции.

- f) необходимость универсальной юрисдикции признается лишь в отношении некоторых правонарушений;
- g) национальность жертвы не признается в качестве основания для осуществления юрисдикции во всех странах; те процедурные условия, от которых это обычно зависит, как правило, делают такое основание второстепенным;
- h) некоторые государства признают в качестве основы для осуществления юрисдикции место проживания правонарушителя 139/.

231. Исходя из перечня возможных государств, "заинтересованных в преследовании" (пункт 229), фактически можно выявить определенные государства, которым следует предоставить юрисдикцию, признаваемую в настоящее время обычным международным правом 140/. Например:

- Государство 1: исходит из так называемого "принципа универсальности", который отражает беспокойство по поводу правонарушений, создающих всеобщую опасность в целом ряде государств, например по поводу пиратства.
- Государство 2: "принцип национальности" или "принцип активной правосубъектности", т.е. юрисдикция осуществляется государством в отношении его собственных граждан, независимо от места совершения правонарушения.
- Государство 3: "принцип территориальности" или "обычная юрисдикция", основанные на общепризнанном принципе, состоящем в том, что государства должны обладать юрисдикцией в отношении всех правонарушений, которые совершаются или совершение которых заканчивается на его территории, включая суда, плавающие под его флагом.
- Государство 5: "защитный принцип", в соответствии с которым право на осуществление юрисдикции определяется, исходя из нанесения в результате правонарушений ущерба национальным интересам.
- Государство 6: "принцип пассивной правосубъектности", который определяет юрисдикцию на основе национальности лица, пострадавшего в результате правонарушения.

232. Тем не менее среди различных оснований, исходя из которых государства могут осуществлять юрисдикцию, наиболее широко используемым и признанным является принцип территориальной юрисдикции. С другой стороны, как уже указывалось ранее, универсальная или чрезвычайная юрисдикция осуществляется довольно редко и распространяется на ограниченный круг действий 141/. Таким образом, если государство 1 (государство, под юрисдикцией которого находится правонарушитель) не является одновременно государством 3 (государство, где совершено преступление), т.е. если правонарушитель не находится под юрисдикцией того же государства, в котором совершено преступление, или же

139/ General Observations on the Explanatory Report on the European Convention on the Transfer of Proceedings in Criminal Matters, Council of Europe, Strasbourg (France), 1972, para. 13.

140/ В проекте конвенции о юрисдикции Гарвардского университета применительно к преступлениям выдвигается пять общих принципов, исходя из которых государства претендуют на криминальную юрисдикцию. См. American Journal of International Law, Vol. 29, Supp. 443 (1935).

141/ См. пункт 230 выше.

если государство 1 не выступает одновременно одним из других государств, перечисленных в пункте 231 выше, и использует один из применимых вспомогательных принципов юрисдикции в отношении этого вида преступлений, то государство 1 не будет иметь юрисдикции в отношении преследования правонарушителя. Если же не существует какого-либо договора о выдаче между государством 1 и каким-либо другим государством, пользующимся юрисдикцией, то правонарушитель сможет избежать судебного преследования. Даже если имеется какой-либо договор о выдаче, то при осуществлении процедур выдачи, как это будет отмечено ниже (см. пункты 233-234), возникают серьезные трудности.

ii) Выдача

233. Выдача представляет собой передачу одним государством другому государству правонарушителя или же предполагаемого правонарушителя в связи с правонарушением, которое подпадает под юрисдикцию второго из этих государств 142/. Выдача, как правило, осуществляется в соответствии с договорным обязательством, согласованным между одним государством, под юрисдикцией которого находится правонарушитель, и государством, которое настаивает на выдаче. Такие договоры, как правило, заключаются на двусторонней основе. В них, как правило, регламентируются конкретные основания, исходя из которых может быть осуществлена выдача. Перед осуществлением выдачи в каком-либо конкретном случае государства, как правило, настаивают на необходимости определения того, что соответствующее действие, послужившее основанием для просьбы о выдаче, рассматривалось в качестве преступления в соответствии с законами как государства, обращающегося с такой просьбой, так и государства, под юрисдикцией которого находится данное лицо.

234. В связи с осуществлением выдачи, даже в тех случаях, когда такая возможность предусматривается, возникает ряд проблем, поскольку этот процесс является относительно дорогостоящим и требует значительных затрат времени и поскольку многие государства предоставляют в связи с этим обвиняемому право на подачу апелляции. Кроме того, довольно часто возникают споры в отношении тех видов действий, которые оправдывают выдачу. В некоторых случаях утверждается, например, что возникают определенные трудности при осуществлении договора о выдаче между Соединенными Штатами и Соединенным Королевством ввиду очевидной трудности согласования между Министерством юстиции (Соединенные Штаты) и директором государственного обвинения (Соединенное Королевство) в отношении согласования определений федерального законодательства и концепций общего права 143/.

142/ Выдача определяется Верховным судом Соединенных Штатов следующим образом: "... передача одной страной другой стране какого-либо лица, обвиняемого или уличенного в совершении правонарушения за пределами его страны и в рамках территориальной юрисдикции другой страны, которая, имея право судить и наказывать его, требует такой передачи". *Terlinden v. Ames*, 184 U.S. 270, 289 (1902). См. также G.H. Hackworth, "Digest of International Law", Vol. 4, chap. 12; L.C. Green "Recent Practice in the Law of Extradition", Current Legal Problems, Vol. 6, 1953, pp. 274-296.

143/ См. "The Role of the Law and the Courts in enforcing national and multinational contracts", by the Hon. Charles S. Haight, the Shipbroker Seminar, 1980, p. 10.

Кроме того, многие государства исключают своих граждан из сферы действия договоров о выдаче. Таким образом, если государство юрисдикции не намеревается воспользоваться своим правом юрисдикции для преследования правонарушителя на основании его национальной принадлежности (т.е. в соответствии с принципом "национальной принадлежности" или "активной правосубъектности"), лицо, совершившее международное правонарушение в каком-либо другом месте, может скрыться в своей стране и избежать преследования.

с) Конвенция о юрисдикции и выдаче в связи с морскими правонарушениями

235. Из вышеизложенного анализа со всей очевидностью вытекает, что средства осуществления юрисдикции, основанные главным образом, но не исключительно на принципе территориальной или обычной юрисдикции, не являются достаточными применительно к международным морским правонарушениям. Из потенциально возможных 10 государств, которые могут быть заинтересованы в преследовании правонарушителя, лишь одно государство благодаря принципу территориальности будет в данном случае иметь возможность осуществлять юрисдикцию.

236. Следует признать, что в том случае если правонарушение совершается в двух или более государствах и совершение такого правонарушения завершается еще в каком-либо другом государстве, то все государства могут воспользоваться своей юрисдикцией для преследования правонарушителя за ту часть правонарушения, которая была совершена на его территории. Такое положение удовлетворяет принципу территориальной или обычной юрисдикции. Однако даже в таких ситуациях может оказаться, что акты, совершенные в различных государствах, будут классифицированы как различные правонарушения. Недобросовестное требование о выплате страхового возмещения в государстве D, например, может быть связано со сговором о совершении правонарушения в государстве A, недобросовестным введением в заблуждение страхового брокера в стране B, преднамеренным затоплением в открытом море или в территориальных водах государства C. Может оказаться, что государство D, хотя оно и обладает юрисдикцией в отношении правонарушения, связанного с выдвиганием недобросовестного требования о выплате страхового возмещения, не будет пользоваться юрисдикцией в отношении преднамеренного затопления судна.

237. Поэтому любая конвенция, предназначенная для решения проблемы морских правонарушений, должна неизбежно расширить возможности по осуществлению юрисдикции пострадавших государств. В рамках этого аспекта конвенции, касающегося юрисдикции, необходимо также перечислить все акты морских правонарушений, которые будут регулироваться специальными нормами в отношении юрисдикции. В такой перечень можно было бы включить лишь преступления, которые повсеместно признаются всеми государствами, что в определенной степени ограничило бы охват такого перечня 144/. С другой стороны, такой перечень можно было бы расширить, указав, что все акты, перечисленные в этой конвенции, должны рассматриваться как преступления во всех государствах-участниках, что позволило бы в определенной степени достичь единообразия на международной основе. Процедуры выдачи, несмотря на их ограниченность, могли бы также регулироваться этой конвенцией, с тем чтобы преодолеть двусторонние ограничения в их использовании.

144/ Например, "правонарушение" как таковое в законодательстве некоторых стран не признается преступлением. Скорее оно обычно рассматривается в законодательстве таких стран как метод совершения другого преступления, например кражи. См. IUMI Cargo Workshop, 1982. Moderator's Introduction.

В этом случае перечень подлежащих включению действий, будь то ограниченный или более широкий перечень, как это было описано выше, будет определять те виды действий, в отношении которых можно требовать выдачи 145/.

238. Необходимо рассмотреть вопрос о согласовании обязательств о выдаче с любым расширением возможностей по осуществлению юрисдикции, с тем чтобы государство должно было либо возбуждать преследование против правонарушителя, находящегося под его юрисдикцией, либо выдавать его по просьбе другого государства. Благодаря наличию таких альтернативных обязательств можно было исключить риски, связанные с уклонением правонарушителей от преследования в результате отсутствия юрисдикции (или отсутствия заинтересованности в ее осуществлении) и уклонением от выдачи в том случае, если правонарушитель является гражданином государства, под юрисдикцией которого он находится.

239. Хотя на первый взгляд такие предложения о разработке международной конвенции о морских правонарушениях могут показаться довольно необычными, соответствующие прецеденты можно найти в действующих конвенциях, которые регулируют конкретные виды действий, например в отношении угона самолетов в Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.; диверсий в отношении воздушных судов в Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г., а в отношении правонарушений против дипломатов в Конвенции о предотвращении и наказании преступлений против лиц, пользующихся международной защитой, в том числе дипломатических агентов, 1973 года.

(1) Установление более общей юрисдикции

240. Концепция "универсальной юрисдикции", судя по названию, по-видимому является наиболее полным и всеобъемлющим принципом получения юрисдикции в отношении правонарушителей. Наиболее известным и самым первым примером ее применения является сфера "пиратства", в отношении которого установлена универсальная юрисдикция, не оставляющая пирату какого-либо безопасного места, будь то на территории любого государства или же в открытом море (см. пункт 214).

241. Как уже отмечалось в пункте 218, принцип юрисдикции, применяемый в отношении пиратства, можно было бы распространить на соответствующую категорию морских правонарушений для обеспечения универсальной юрисдикции всех государств в отношении лиц, совершающих такие правонарушения. Если бы некоторые виды морских правонарушений, например правонарушений, связанных с отклонением от курса, рассматривались в качестве правонарушений "эквивалентных" пиратству и, таким образом, попадали под юрисдикцию в соответствии с "принципом универсальности", то в этом случае каждое из 10 государств (перечисленных в пункте 229), заинтересованных в возбуждении преследования, в особенности государство 1 (государство, под юрисдикцией которого находится правонарушитель), имели бы основания для осуществления юрисдикции. Как уже указывалось ранее, такое предложение уже неоднократно выдвигалось в последнее время в связи с необходимостью пресечения морских правонарушений 146/. Однако с учетом оговорки, сделанной в

145/ Например, второй из вышеописанных подходов, при котором такой перечень имеет более широкий охват и соответствующие действия провозглашаются в конвенции преступлениями во всех государствах-участниках, облегчает процедуру выдачи за счет обеспечения единых оснований для направления просьбы о выдаче для всех государств. См. далее пункты 245-247.

146/ См. пункт 218 выше.

в пунктах 220-221 относительно осуществления универсальной юрисдикции в открытом море в отношении лиц, совершивших такого рода правонарушения, Группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об установлении определенного вида чрезвычайной юрисдикции в конкретных обстоятельствах, не создавая при этом фактически возможностей для осуществления универсальной юрисдикции подобно тому, как это происходит применительно к пиратству. В связи с этим в качестве одного из примеров может быть упомянута статья 4 Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 года (именуемой далее "Гаагской конвенцией"), которая гласит:

"1. Каждое Договаривающееся Государство принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над таким преступлением и любыми другими актами насилия в отношении пассажиров или экипажа, совершенных предполагаемым преступником в связи с таким преступлением, в следующих случаях:

- a) когда преступление совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в данном Государстве;
- b) когда воздушное судно, на борту которого совершено преступление, совершает посадку на его территории и предполагаемый преступник еще находится на борту;
- c) когда преступление совершено на борту воздушного судна, сданного в аренду без экипажа арендатору, основное место деятельности которого или, если он не имеет места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в этом Государстве.

2. Каждое Договаривающееся Государство принимает также такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над преступлением в случае, когда предполагаемый преступник находится на его территории и оно не выдает его в соответствии со статьей 8 одному из Государств, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи" 147/.

242. В подпунктах 1(b) и 2 Гаагской конвенции государству, которое "случайно" задерживает правонарушителя, который не является гражданином данного государства и правонарушение которого было совершено за пределами этого государства и не затрагивало интересов данного государства, предоставляется юрисдикция в отношении преследования за захват воздушного судна. В этом отношении Гаагская конвенция предусматривает определенный вид чрезвычайной юрисдикции и, таким образом, создается положение, аналогичное законодательству, применяемому по отношению к пиратству, за исключением лишь того, что в первом случае осуществление юрисдикции ограничивается территориальными пределами полномочий государств на осуществление юрисдикции, в то время как во втором случае юрисдикция может осуществляться в открытом море или же в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства. Тем не менее "в обоих случаях государство действует против общей угрозы международному сообществу" 148/.

147/ См. также статью 5 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 года (именуемой далее "Монреальской конвенцией").

148/ См. "Aircraft Hijacking under The Hague Convention 1970 - a new regime" by S. Shubber, ICLQ, vol.22, October 1973, p.709.

243. То, что было сделано в области защиты гражданской авиации, может быть осуществлено и в области защиты международной торговли. В Гаагской конвенции было увеличено число государств, имеющих право на осуществление юрисдикции в отношении лиц, захвативших воздушное судно, что предполагало использование нового основания для осуществления юрисдикции. Проблема захвата воздушных судов фактически возникла и решалась таким же образом, как возникла и, возможно, будет решаться проблема морских правонарушений. Когда в 60-е годы захват воздушных судов превратился в довольно частое явление, сразу же было обнаружено, что существующие нормы международного права в отношении юрисдикции 149/ не позволяют бороться с захватом самолетов и что договоры о выдаче не отвечают новым требованиям. Морские правонарушения носят такой же многонациональный характер, как пиратство и захват самолетов, и если будет сочтено, что эта проблема заслуживает такой же реакции, то вряд ли можно выдвинуть значительные возражения против предоставления юрисдикции над лицами, совершавшими морские правонарушения, по меньшей мере некоторым государствам, которые обладают юрисдикцией в отношении захвата самолетов. Когда Ливан поднял в ИМО вопрос о преступной баратрии и незаконном захвате судов и их грузов, то он фактически заявил:

"Мы считаем, что было бы целесообразно разработать международную конвенцию для пресечения преступной баратрии и незаконного захвата судов и их грузов по образцу Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге в 1971 году" 150/.

244. В Конвенцию о морских правонарушениях могут быть также включены другие основания юрисдикции, например принципы "активной правосубъектности" и "пассивной правосубъектности", лежащие в основе статей 3.1 (b) и (c) Конвенции о предотвращении и наказании преступлений против лиц, пользующихся международной защитой, в том числе дипломатических агентов, 1973 года (именуемой далее "Конвенцией о лицах, пользующихся защитой") 151/.

149/ См. также Конвенцию о правонарушениях и других определенных актах, совершенных на борту воздушного судна, подписанную в Токио (Япония) в 1963 году.

150/ Документ ИМО C/ES.X/20/2, Annex, page 2, paras. 3.2.7 and 3.2.8.

151/ Статья 3 этой Конвенции гласит:

"1. Каждое государство-участник принимает необходимые меры для установления своей юрисдикции над преступлениями, предусмотренными в статье 2, в следующих случаях:

- a) когда преступление совершено на территории этого государства или на борту судна или самолета, зарегистрированного в этом государстве;
- b) когда предполагаемый преступник является гражданином этого государства;
- c) когда преступление совершено против лица, пользующегося международной защитой по смыслу статьи 1 и имеющего статус такового в связи с теми функциями, которые оно выполняет от имени этого государства.

2. Каждое государство-участник аналогичным образом принимает необходимые меры для установления своей юрисдикции над этими преступлениями в случае, если предполагаемый преступник находится на его территории, и не выдает его, в соответствии со статьей 8, любому из государств, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи".

ii) Определение морских правонарушений, подпадающих под действие предлагаемой конвенции

245. Причины, по которым акт или акты морских правонарушений, подпадающих под действие конвенции, должны быть четко определены, являются следующими: 1) морские правонарушения, являющиеся сочетанием коммерческих преступлений, попадают в "полосу неопределенности" и выходят за традиционные рамки многочисленных существующих преступлений (например, обмана, кражи, правонарушений), что будет довольно трудно учесть в действующих национальных уголовных кодексах; 2) как уже указывалось ранее, государство, как правило, будет отказываться выдавать правонарушителей в соответствии с положениями договоров о выдаче, в которых содержится перечень правонарушений, требующих выдачи, если данное правонарушение не учтено в таком перечне, и 3) большинство соглашений о выдаче основано на принципе "двойного уголовного преступления" (т.е. действие, послужившее основанием для просьбы о выдаче, должно быть признано уголовным преступлением в обеих странах); и, если такой перечень может быть использован в качестве основы для разработки единого комплекса строго определенных правонарушений, которые будут подпадать под юрисдикцию всех договаривающихся сторон, между отдельными государствами можно будет достичь определенного единства (в результате чего удастся улучшить понимание действий, требующих выдачи при исполнении процедур выдачи, а также обеспечить соблюдение принципа "двойного уголовного преступления").

246. Уже существующие модели могут быть найдены в ранее упомянутых конвенциях. Статья 1 Гаагской конвенции 152/ гласит:

"Любое лицо на борту воздушного судна, находящегося в полете, которое:

- a) незаконно, путем насилия или угрозы применением насилия, или путем любой другой формы запугивания, захватывает это воздушное судно или осуществляет над ним контроль, либо пытается совершить любое такое действие, или
- b) является соучастником лица, которое совершает или пытается совершить любое такое действие,

совершает преступление (в дальнейшем именуемое "преступление")".

В этой статье не дается определения преступления, состоящего в "угоне самолета", а просто перечисляются составные элементы такого правонарушения. Далее в Гаагской конвенции указывается, что "такое преступление" должно быть учтено в законах договаривающихся государств, с тем чтобы обеспечить выполнение требования статьи 4 153/ об установлении юрисдикции (т.е. договаривающиеся государства должны предусмотреть преступление, связанное с захватом воздушного судна в своем уголовном законодательстве). До подписания этой Конвенции лишь в немногих государствах захват воздушных судов рассматривался в качестве отдельного существенного правонарушения, и для классификации его, как правило, использовались такие преступления, как нападение, которые уже существовали в их национальных системах.

152/ См. также статью 1 Монреальской конвенции.

153/ См. пункт 241.

247. Несколько другой подход применяется в Конвенции о лицах, пользующихся защитой, поскольку вместо перечисления отдельных компонентов одного правонарушения в этой Конвенции дается перечень различных правонарушений, которые "будут рассматриваться каждым государством в соответствии с их внутренним законодательством как преступление" 154/. Представляется, что такое перечисление различных правонарушений было бы более удобным для морских правонарушений.

111) Разработка соглашений о выдаче на многосторонней основе

248. Как было однажды отмечено: "Международное право не признает никаких оснований для выдачи, помимо договора" 155/. Договоры о выдаче, как правило, имеют двусторонний, а не многосторонний характер, и в связи с этим указывается:

"... выдача является вопросом, в высшей степени пригодным для решения на основе двусторонних договоров между государствами, которые на основе эффективной взаимности в состоянии и готовы оказывать друг другу помощь при отправлении в своих странах уголовного правосудия" 156/.

Проблема, возникающая в связи с двусторонними договорами между отдельными государствами, не говоря уже о том, существует ли вообще такой договор, состоит в том, что условия каждого договора будут различаться по содержанию и воздействию. В связи с этим следует отметить, что в настоящее время нет какого-либо единообразия в отношении практики и процедур осуществления двусторонних договоров о выдаче. Кроме того, если учесть то значительное время, которое необходимо для проведения переговоров и последующей ратификации двустороннего договора, применение многостороннего договора обеспечит гораздо более оперативное средство для решения текущих проблем привлечения лиц, совершивших морские правонарушения, к судебной ответственности.

249. Многосторонние договоры о выдаче, хотя они не получили широкого распространения, все же существуют. Одним из первых примеров является договор 1923 г. между государствами Центральной Америки, а в 1937 г. была разработана Конвенция о предупреждении терроризма и наказании за него. В этом договоре стороны согласились, что акты терроризма, если они угрожают жизни "гражданских лиц", должны быть внесены в различные перечни предполагающих выдачу правонарушений, подпадающих под действие договоров о выдаче. Тем не менее эта Конвенция не получила широкой поддержки и была ратифицирована лишь немногими государствами, хотя неизвестно, можно ли это каким-либо образом объяснить положениями о выдаче. Многосторонние соглашения о выдаче получили более широкое распространение в связи с военными преступлениями, совершенными в ходе второй мировой войны. В то же время следует отметить, что многосторонние договоры, по-видимому, гораздо легче заключить в форме региональных соглашений, таких, как упомянутые выше Центральноамериканский договор или, например, Европейская конвенция о выдаче преступников, подписанная в 1957 г. 157/, а также Генеральная конвенция о сотрудничестве по юридическим вопросам, подписанная на Мадагаскаре в 1961 г. между некоторыми франкоговорящими странами Африки 158/.

154/ См. статью 2 этой Конвенции.

155/ G.H. Hackworth: Digest of International Law, Vol. 4, chap. 12, p. 2.

156/ G.Schwarzenberger: International Law, Vol.1, 3rd Edition, chap.15, p.256.

157/ Эта Конвенция не является первым многосторонним договором между государствами Европы. Имеется целый ряд договоров, которые были заключены в начале XIX века. Об истории таких договоров см. Paul O'Higgins: "European Convention on Extradition", ICLQ, Vol. 9, July 1960, pp. 491 и 492.

158/ Эта Конвенция включает положения о выдаче и осуществлении юрисдикции.

250. Вывод, который может быть сделан на основе анализа попыток регулировать процедуры выдачи за счет многосторонних конвенций, состоит в том, что они не всегда были успешными 159/. Комитет экспертов, назначенный Лигой Наций в 1926 г., пришел к выводу, что существует лишь ограниченное число вопросов, которые можно было бы регулировать на основе многосторонних конвенций о выдаче 160/.

251. В то же время существуют другие средства создания более единообразной системы практики и процедур выдачи уголовных преступников, помимо формулирования многосторонней конвенции, предусматривающей обязательное требование о выдаче. В Гаагской конвенции о захвате воздушных судов и в Конвенции о лицах, пользующихся защитой, содержатся аналогичные положения о выдаче, которые можно использовать в качестве образца для предлагаемой конвенции о морских правонарушениях.

Статья 8 Гаагской конвенции 161/ гласит:

1. Преступление считается подлежащим включению в качестве преступления, влекущего выдачу, в любой договор о выдаче, заключенный между Договаривающимися государствами. Договаривающиеся государства обязуются включать такое преступление в качестве преступления, влекущего выдачу, в любой договор о выдаче, заключаемый между ними.
2. Если Договаривающееся государство, которое обуславливает выдачу наличием договора, получает просьбу о выдаче от другого Договаривающегося государства, с которым оно не имеет договора о выдаче, оно может по своему усмотрению рассматривать настоящую Конвенцию в отношении такого преступления в качестве юридического основания для выдачи. Выдача производится в соответствии с другими условиями, предусматриваемыми законодательством государства, к которому обращена просьба о выдаче.
3. Договаривающиеся государства, не обуславливающие выдачу наличием договора, рассматривают в отношениях между собой такое преступление в качестве преступления, влекущего выдачу, в соответствии с условиями, предусмотренными законодательством государства, к которому обращена просьба о выдаче.
4. Преступление рассматривается Договаривающимися государствами для целей выдачи, как если бы оно было совершено не только в месте его совершения, но также и на территории государств, которые обязаны установить свою юрисдикцию в соответствии с пунктом 1 статьи 4".

159/ Подробнее см. Frederick Honig: "Extradition by Multilateral Convention", ICLQ, Vol. 5, October 1956, pp. 549-569.

160/ Ibid., page 551. См. доклад Комитета экспертов о постепенной кодификации международного права, LON Doc. C.51 M 28. 1926.V.

161/ См. также статью 8 Монреальской конвенции, в которой использованы такие же формулировки.

252. Пункт 1 этой статьи является надежным средством, обеспечивающим придание правонарушению, связанному с угон самолетов, в тех случаях, когда между странами уже имеется договоренность о выдаче, статуса преступления, требующего выдачи. В то же время в пункте 2 предусматривается, что государство юрисдикции и направляющее просьбу государство могут рассматривать Гаагскую конвенцию как основу для выдачи, если же между этими двумя государствами не имеется договора о выдаче 162/. Тем не менее следует отметить, что получившее просьбу государство необязательно должно рассматривать эту Конвенцию как договор, а может поступить таким образом "по своему усмотрению". Кроме того, это положение имеет силу при наличии соответствующих национальных законов в том или ином договаривающемся государстве.

253. Другое положение Гаагской конвенции относится к тем немногим государствам, которые не обуславливают выдачу наличием между ними договора о выдаче. Такие государства договорились рассматривать угон самолетов как правонарушение, требующее выдачи на основе этой Конвенции при условии наличия соответствующего закона в государстве, получившем просьбу.

254. Если будет решено усовершенствовать положение в отношении выдачи при морских правонарушениях и если не удастся согласовать многостороннего соглашения о выдаче, то в этом случае, по-видимому, следует рассмотреть те возможности, которые предусмотрены в вышеупомянутых примерах из Гаагской конвенции.

iv) Установление альтернативного обязательства по наказанию и выдаче правонарушителей

255. С одной стороны, необходимо идентифицировать правонарушения, предоставить юрисдикцию в отношении этих правонарушений, а затем обеспечить условия для выдачи правонарушителей, а с другой стороны, необходимо обеспечить, чтобы правонарушители получали наказание. Например, правонарушитель находится под юрисдикцией государства А, которое обладает соответствующей юрисдикцией. Государство В, также обладающее юрисдикцией, просит выдачи правонарушителя. Государство А решает, что оно не желает осуществлять выдачу или возбуждать преследование.

256. Такая отнюдь не редко встречающаяся проблема неспособности некоторых государств возбудить преследование или же выдать правонарушителей, несмотря на то, что они могут сделать и то и другое, может быть решена за счет включения в предлагаемую конвенцию о морских правонарушениях альтернативного обязательства осуществлять либо одно, либо другое действие, как это делается в вышеупомянутой Гаагской конвенции 163/ и в Конвенции о лицах, пользующихся защитой. Статья 7 Гаагской конвенции, например, гласит:

"Договаривающееся Государство, на территории которого оказывается предполагаемый преступник, если оно не выдает его, обязано без каких-либо исключений и независимо от того, совершено ли преступление на его территории, передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования. Эти органы принимают решение таким же образом, как и в случае любого обычного преступления серьезного характера, в соответствии с законодательством этого Государства" 164/.

162/ См. Токийскую конвенцию о правонарушениях и некоторых других актах, совершаемых на воздушных судах (1963 г.), в соответствии с которой выдача может быть осуществлена в том случае, если между двумя государствами имеется договор о выдаче; см. статью 16(2).

163/ Об аналогичном положении см. также статью 7 Монреальской конвенции.

164/ См. также статью 7 Конвенции о лицах, пользующихся защитой.

257. Как следует из вышеупомянутой статьи, в этой Конвенции предусматривается обязательство договаривающихся государств "передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования ...", а эти органы уголовного преследования обязательно "принимают решение таким же образом, как и в случае любого обычного преступления серьезного характера, в соответствии с законодательством этого государства". Следует также отметить, что ни в Гаагской конвенции, ни в Конвенции о лицах, пользующихся защитой, не предусматривается обязательной выдачи во всех случаях, а скорее содержатся соглашения о выдаче, существовавшие до первых случаев захвата самолетов. Если, например, в соответствии с Гаагской конвенцией угон самолетов, согласно статье 8(1), включается в уже существующий договор о выдаче, что, как правило, позволяет государству отказываться в выдаче в случае "политического правонарушения" или же в случае, если правонарушитель является его гражданином, то это исключение будет применяться также и в отношении угона самолетов. Аналогичным образом государство не несет абсолютного обязательства возбудить преследование во всех случаях. Вместо этого договаривающиеся государства получают возможность либо возбуждать преследование, либо выдавать правонарушителя. Тем не менее в соответствии с условиями этой Конвенции они должны выполнить либо первое, либо второе из этих действий.

258. Подход, использованный в Гаагской конвенции и Конвенции о лицах, пользующихся защитой, и предусматривающий альтернативное обязательство, позволяет найти соответствующее решение проблемы отказа государства выдавать своих граждан, упомянутой в связи с морскими правонарушениями 165/, поскольку в этом случае государства в соответствии с условиями Конвенции должны по меньшей мере представить это дело на рассмотрение компетентных органов для возбуждения преследования.

v) Выводы

259. Выше было дано краткое описание различных имеющихся в распоряжении международного сообщества возможных вариантов расширения его возможностей в деле борьбы с морскими правонарушениями. В Конвенцию могут быть также включены дополнительные полезные меры такого характера, которые были, в частности, описаны в связи с методами облегчения обмена информацией. Как указывалось в этом отношении, "обеспечение связей и свободного обмена информацией в международном масштабе имеют жизненно важное значение для обеспечения эффективности усилий по борьбе с международными преступниками" 166/. В связи с этим следует также отметить, что в предложении Ливана, которое было выдвинуто в ИМО, относительно конвенции о пресечении баратрии и незаконного захвата судов также признается, что необходимо разработать положение, "предусматривающее оказание как можно более широкой взаимной юридической помощи договаривающимися государствами в соответствии с процедурами уголовного преследования, касающимися данного правонарушения" 167/. Необходимо будет также предусмотреть вспомогательные положения, касающиеся разнообразных методов судебного преследования, применения Конвенции к неучаствующим странам и т.д.; тем не менее такое подробное рассмотрение может быть проведено в ходе более глубокого анализа в рамках МПГ, если будет принято решение осуществить подобный проект.

165/ См. "The Role of the Law and the Courts in enforcing national and multinational contracts", by the Hon.C.S. Haight, the Shipbroker Seminar, 1980, p.10.

166/ Ellen and Campbell, International Maritime Fraud, p.79.

167/ Документ ИМО C/ES.X/20/2, 2 ноября 1979 г., приложение, стр.4.

260. Наконец, если будет решено, что проблема морских правонарушений является достаточно серьезной для принятия немедленных действий, то, как представляется, в течение соответствующего времени может быть даже разработана конвенция о правонарушениях, которая позволит несколько смягчить эту проблему. Разработка и вступление в силу Гаагской конвенции о захвате самолетов были, например, осуществлены с такой скоростью, которой заслуживала острота данной проблемы. Работа над этой конвенцией началась в 1969 году, дипломатическая конференция для ее принятия состоялась в декабре 1970 года, а в октябре 1971 года она вступила в силу.

V. ОБЩИЕ ВЫВОДЫ

261. В настоящем докладе была предпринята попытка изложить имеющиеся в распоряжении международного судоходного сообщества различные возможные варианты проведения реформ, которые позволили бы свести к минимуму случаи морских правонарушений и пиратства. Некоторые из этих предложений связаны с определенным изменением уже существующих систем проведения международных перевозок и торговых операций, некоторые - с принятием на правительственном уровне действий в форме изменения применимого законодательства в соответствии с международными конвенциями, или наоборот, а другие требуют лишь принятия индивидуальных или коллективных действий частными сторонами. Следует также отметить, что многие из таких предложений уже выдвигались ранее, причем довольно часто ИМБ, хотя в настоящем докладе, как представляется, дается глубокий анализ их целесообразности и осуществимости.

262. Ни совершение морских правонарушений, ни пиратство отнюдь не являются новыми проблемами в международном судоходстве. На различных этапах истории пиратство превращалось в особенно острую проблему, и поэтому соответствующий юридический режим получил признание в обычном международном праве. С другой стороны, морские правонарушения, за исключением лишь некоторых различий по частоте совершений в зависимости от делового цикла в морских перевозках, все еще остаются на относительно приемлемом уровне, в результате чего международное судоходное и торговое сообщество пока еще не ощутило достаточной необходимости в принятии радикальных мер по борьбе с такими правонарушениями. Тем не менее резкое увеличение числа таких правонарушений в последние годы лишний раз свидетельствует о том, что для решения этой проблемы необходимо осуществить целый ряд реформ. Аналогичным образом возобновление пиратских действий в настоящее время ставит под вопрос соответствие разработанных ранее мер по борьбе с пиратством.

263. Поэтому проблема морских правонарушений и пиратства рассматривалась на многочисленных частных форумах. Она поднималась в ИМО и послужила основанием для создания Специальной неправительственной международной организации по борьбе с такими правонарушениями на частном уровне. Аналогичным образом она явилась основанием для привлечения ЮНКТАД к изучению возможных реформ.

264. Может оказаться, что по мере уделения этой проблеме все более значительного внимания на международном уровне и, возможно, по мере определенных циклических изменений в частоте совершения таких действий проблема морских правонарушений и пиратства может временно утратить свое значение, а затем, несколько позднее, возникнут с новой силой в условиях отсутствия более фундаментальных реформ. В то же время, как показывают последние данные, острота этой проблемы вряд ли будет уменьшаться 168/. В связи с этим

168/ "International marine fraud: Net closing in on criminals", The Times, 13 August 1983.

следует отметить, что создание ИМБ, по-видимому, оказало благоприятное воздействие на сокращение числа морских правонарушений. Тем не менее ИМБ, являясь неправительственной организацией, по-видимому, не сможет вести борьбу со всеми видами морских правонарушений и пиратства самостоятельно, и будет допущена большая ошибка, если будет утрачен тот импульс, который в настоящее время придан деятельности по разработке кардинальных реформ в области международного судоходства, которые позволили бы обеспечить в долгосрочном плане защиту от такого рода действий, несмотря на возможное дальнейшее обострение этой проблемы. В связи с этим следует отметить, что для осуществления многих, хотя и не всех из проанализированных в настоящем докладе предложений, потребуется определенное время. Поэтому краткосрочные колебания в остроте этой проблемы, которые наблюдаются в настоящее время, не следует учитывать при оценке желательности таких предложений в целом.

265. С учетом широкого разнообразия различных видов морских правонарушений и пиратства, а также различных возможностей для проведения упомянутых в настоящем докладе реформ, МПГ, по-видимому, не сможет в ходе двухнедельной сессии рассмотреть все предлагаемые реформы и фактически принять необходимые меры по их осуществлению. Поэтому МПГ рекомендуется поэтапно подходить к решению этой задачи.

266. Наряду с оценкой масштабов проблемы морских правонарушений и пиратства, которая уже проводится в ИМО и других организациях, особую важность на данном этапе приобретает единая оценка на межправительственном уровне торгово-экономических аспектов существующей системы судоходства и торговли, которая позволяет столь беспрепятственно совершать морские правонарушения, а также определение тех программных мер, которые необходимо принять, будь то на межправительственном, правительственном или частном уровнях, для предупреждения таких действий, включая любые меры правовой защиты, которые могут потребоваться. Как только будут согласованы общие программные меры, МПГ сможет сформулировать программу работы для осуществления тех мер, которые потребуют ее участия, а также для проведения по мере необходимости консультаций относительно других мер, которые могут быть приняты отдельными правительствами или частными сторонами. Для облегчения этой задачи ниже кратко излагаются различные возможные реформы, упомянутые в докладе, сгруппированные в соответствии с характером необходимых действий.

267. В докладе рассматриваются различные возможные реформы, которые либо можно разработать в других организациях, либо следует осуществить отдельным правительствам или частным сторонам. МПГ, возможно, пожелает оценить их относительную целесообразность и практическую осуществимость и принять решение о том, следует ли рекомендовать их осуществление. К числу этих реформ относится следующее:

а) предложение о центральном регистре коносаментов, в соответствии с которым коносаменты передавались бы в центральный регистр непосредственно после их оформления, а передача права собственности на товар осуществлялась бы за счет сообщений продавца и покупателя, направляемых в регистр. В месте назначения поставку товара мог бы получать зарегистрированный в этом регистре владелец. Определенные виды подлога документов со стороны покупателя можно было бы избежать за счет независимого подтверждения перевозчиком подробных данных коносамента, а некоторые виды подлога документов со стороны покупателя можно было бы избежать за счет исключения риска, обусловленного задержкой в поступлении документов в порт разгрузки и связанной с этим необходимостью поставлять товары без предъявления коносамента (см. пункты 87-97);

- b) предварительное предложение ИМБ о разработке коносаментов, которые трудно поддолоать и обращение которых будет контролироваться, позволяющее идентифицировать продавца в случае совершения правонарушения. Как было предложено секретариатом, для обеспечения успешного осуществления этого предложения необходимо будет первоначально преодолеть определенные практические трудности (см. пункты 99-102);
- c) предложение о разработке улучшенных процедур проставления штампов в качестве механизма удостоверения коносаментов в месте подписания капитаном. Это предложение, по мнению секретариата, по-видимому, окажется неэффективным (см. пункты 103-108);
- d) предложение о предварительном ознакомлении с подписью капитана на коносамента в качестве средства удостоверения подлинности коносамента и связанное с этим предложение о разработке регистра подписей лиц, уполномоченных на подписание коносаментов во всем мире. Ни одно из этих предложений, по мнению секретариата, не является практически осуществимым (см. пункты 109-111);
- e) различные прочие предложения по борьбе с подлогом документов, предполагающие использование позвальных поставок и отзывных аккредитивов, банковских гарантий и т.д., которые, по мнению секретариата, являются либо неэффективными, либо трудно осуществимыми на практике (см. пункты 114-146);
- f) различные прочие предложения о борьбе с подделкой чартер-партий, предполагающие усиление контроля со стороны капитана за выдачей коносаментов от его имени и являющиеся, по мнению секретариата, неэффективными. Другие предложения о требовании выплачивать фрахт на три месяца вперед или об использовании банковской гарантии, по-видимому, будет очень трудно осуществить на практике (см. пункты 176-182);
- g) проводимая в рамках ЮНКТАД на постоянной основе работа по условиям регистрации судов, по-видимому, окажет благоприятное воздействие на сокращение случаев, прежде всего правонарушений, связанных с отклонением от курса, а также некоторых видов страхового обмана и подделки чартер-партий, за счет улучшения идентификации и отчетности судовладельцев и операторов, а также правонарушений, связанных с залогом судов, за счет требования о предъявлении свидетельства о выходе судна из предыдущего национального регистра (см. пункты 185-187);
- h) предложение об улучшении контроля за движением судов, которое, возможно, окажется полезным для выявления правонарушений, связанных с отклонением от курса. Хотя это предложение не было сочтено обоснованным лишь для целей предупреждения правонарушений, в настоящее время разрабатываются и осуществляются различные предложения, которые направлены на улучшение контроля за судоходными путями, повышение безопасности и улучшение средств связи и которые в будущем, возможно, удастся использовать применительно к предупреждению правонарушений (см. пункты 189-194);
- i) прочие предложения в отношении предупреждения незаконных продаж в результате правонарушений, связанных с отклонением от курса, за счет требований к правительствам об ужесточении по мере необходимости процедур, связанных с продажей товаров судовладельцами после завершения рейса, а также по улучшению контроля в аспекте свободной торговли, созданных на их территории (см. пункт 198);

- j) различные прочие предложения по предупреждению правонарушений, связанных со страхованием груза и работой портов, включая мелкие кражи, выдвинутые ЮНКТАД, МАРТО и другими органами и предполагающие, в частности, улучшение процедур обработки, хранения и документарного оформления грузов. Кроме того, было отмечено, что осуществление Гамбургских правил может оказать благоприятное воздействие на сокращение случаев недобросовестного использования гарантийных писем в том случае, если на коносамента не представляется соответствующая оговорка (см. пункты 204-205 и 211-213).

268. Кроме того, в докладе изложены некоторые возможные варианты проведения реформы, которые, возможно, заслуживают дальнейшей разработки в рамках самой МПГ. К этим возможным вариантам относятся следующие:

- a) предложение в отношении подлога документов о разработке в рамках МПГ комплекса руководящих принципов для банков, которые могут быть использованы при консультировании клиентов в отношении мер по предупреждению правонарушений, когда клиенты обращаются в банк для открытия аккредитива на покупку товара в результате международной сделки (см. пункты 78-86);
- b) предложение в отношении подлога документов о разработке системы "особых услуг" банков при проведении аккредитивных операций, в соответствии с которой банки должны согласиться подтверждать у организации, выдавшей свидетельство об осмотре в отношении товара и его погрузки, факт осуществления такого сертификата и содержащиеся в нем подробные данные. Такая система "особых услуг" потребует заключения соглашений между банками и инспекционными агентствами, с одной стороны, а также банками и их клиентами, с другой стороны. Было предложено разработать типовые формы таких соглашений, что может быть сделано МПГ (см. пункты 112-140);
- c) предложение в отношении правонарушений, связанных с чартер-партиями, отклонением от курса, морским страхованием и залогом судов, об увеличении объема доступной информации о судах для облегчения процедур наведения частными сторонами справок о данном судне и его эксплуатации (см. пункты 165-175). Для того чтобы лучше оценить потребности международного судоходного и торгового сообщества в этой области, было предложено, чтобы МПГ проанализировала создавшееся положение для точного выявления потребностей в информации в связи с проведением расследований в целях предупреждения правонарушений и оценила степень доступности такой информации, с тем чтобы разработать рекомендации относительно необходимости улучшения требований к отчетности на национальном уровне. Отмечалось также, что МПГ может изучить вопрос о том, отвечают ли современные системы сбора и распространения информации на международном уровне соответствующим требованиям или же необходимо разработать требования об отчетности перед предлагаемым международным регистром информации о судах (ИСИР) для обеспечения более свободного доступа к такой информации. Прочие предложения, содержащиеся в других разделах доклада, относительно требований к отчетности в отношении изменения флага (см. пункт 188) и относительно предлагаемого идентификационного номера судна (см. пункты 195-197) относятся к информации, которая будет содержаться в предлагаемом ИСИР.

Такое предложение об улучшении требований к отчетности и о возможном создании ИСИР было рекомендовано вместо разработки системы лицензирования перевозчиков, при создании которой, по-видимому, могли бы возникнуть существенные трудности (см. пункты 158-164).

- d) предложение в отношении правонарушений, связанных с отклонением от курса, залогом судов и некоторыми видами морского страхования, о замене наименований судна международным идентификационным номером судна в качестве основного средства идентификации судна. Предполагается, что такой номер не будет изменяться на протяжении всего срока эксплуатации судна независимо от изменения его принадлежности или национальности. Использование такого идентификационного номера, который позволит облегчить идентификацию судов и который необходимо будет регистрировать в предлагаемом ИСИР, потребует разработки международной конвенции, текст которой может быть сформулирован МПГ (см. пункты 195-197);
- e) предложение в отношении правонарушений, связанных с деятельностью судовых агентств, о формулировании в рамках МПГ единых минимальных требований к финансовому положению и профессиональной квалификации, а также норм поведения, которые можно было бы использовать в качестве руководящих принципов для использования на национальном уровне при разработке национальных систем лицензирования или же введении обязательного требования об участии в профессиональных ассоциациях или же при осуществлении определенной комбинации этих двух мер (см. пункты 206-209);
- f) предложение в отношении пиратства о расширении регионального сотрудничества между государствами, когда в связи с их близким расположением возникают трудности в осуществлении юрисдикции для эффективного выполнения их законодательства. Было указано, что МПГ, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли поддержать это предложение или же необходимо принимать меры по расширению такого сотрудничества лишь в отдельных случаях, когда такое региональное сотрудничество необходимо. Было также отмечено, что МПГ следует рассмотреть вопрос о создании международного фонда для оказания помощи отдельным странам в расширении их практических возможностей по пресечению пиратских действий (см. пункты 214-217);
- g) предложение относительно всех видов правонарушений и некоторых актов пиратства об улучшении мер правовой защиты. Хотя принятие более совершенных мер, связанных с гражданскими исками, рекомендовано не было, было, тем не менее, отмечено, что существуют веские основания для формулирования международной конвенции о юрисдикции и выдаче в связи с морскими правонарушениями, включая акты пиратства, не подпадающие под определение пиратства в международном праве. Такая конвенция могла бы быть разработана по образцу, в частности, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге в 1970 году. МПГ, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о желательности такого предложения, а также вопрос о том, будет ли текст такой Конвенции разработан ею (см. пункты 226-260).

269. Таким образом, в пункте 267 дается перечень десяти общих предложений, и МПГ, возможно, пожелает принять решение относительно того, следует ли рекомендовать их принятие или осуществление в качестве эффективных мер по предупреждению правонарушений. Поскольку эти предложения могут быть наилучшим образом практически осуществлены частными сторонами или отдельными правительствами или уже рассматриваются в рамках других организаций, представляется, что многие из этих предложений могли бы быть рассмотрены МПГ на текущей сессии.

270. В пункте 268 приводится перечень семи общих предложений, дальнейшая разработка которых, возможно, потребует участия МПГ. Во-первых, МПГ рекомендуется в ходе текущей сессии оценить, какие из этих предложений заслуживают дальнейшей разработки.

После того как соответствующие предложения будут отобраны, МПГ сможет оценить тот объем дополнительной работы, которую необходимо будет провести в отношении этих предложений, а также то время, которое можно будет выделить в ходе текущей сессии для проведения этой работы. В случае, если МПГ примет решение о разработке более чем одного предложения и с учетом того, что времени, имеющегося в ходе этой сессии, будет недостаточно для завершения такой работы, МПГ рекомендуется разработать программу работы в отношении дальнейшей деятельности, в том числе установить первоочередные задачи, подробно указать темы предстоящих исследований или докладов, которые могут потребоваться от секретариата, и т.д.

271. В заключение следует отметить, что, хотя та частота, с которой жертвами морских правонарушений становятся развивающиеся страны, позволяет охарактеризовать данную проблему как вопрос отношений между Севером и Югом, такая характеристика фактически может ввести в заблуждение. Развивающиеся страны наиболее часто становятся жертвами таких правонарушений, поскольку они еще не накопили такого же опыта в области морских перевозок и торговли, который имеется в других странах. Таким образом они страдают вследствие того, что им легче всего нанести ущерб. Тем не менее те средства, в результате применения которых они становятся жертвами правонарушений, являются следствием различного рода лазеек и несоответствий в существующей структуре международных морских перевозок и торговли. Поэтому данная проблема затрагивает интересы всех стран каждого из регионов мира, где любая страна является потенциальной жертвой, и поэтому проведение реформы существующей системы отвечает всеобщим интересам. В настоящем докладе лишь предпринимается попытка предложить возможные варианты проведения таких реформ, имеющиеся в распоряжении международного сообщества. Настоящий доклад представляется на рассмотрение МПГ, где правительства в рамках своих общих обязанностей по защите национальных социально-экономических интересов смогли бы рассмотреть вопрос о том, какие скоординированные международные усилия целесообразно предпринять для устранения морских правонарушений и пиратства как одной из важнейших проблем.

