



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
2 November 2007

Russian
Original: English

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

Сорок первая сессия

Нью-Йорк, 16 июня – 11 июля 2008 года

**Доклад Рабочей группы III (Транспортное право)
о работе ее двадцатой сессии (Вена, 15-25 октября
2007 года)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение	1-7	4
I. Обсуждение и решения	8	5
II. Подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов	9-280	6
Глава 9 – Транспортные документы и транспортные электронные записи (продолжение)	9-14	6
Проект статьи 42. Доказательственная сила договорных условий	15-85	6
Глава 10 – Сдача груза	15-23	7
Проект статьи 44. Обязательство принять поставку	24	7
Проект статьи 45. Обязательство подтвердить получение груза	25-28	9
Проект статьи 46. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдана	29-35	9
Проект статьи 47. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан	36-41	10
Проект статьи 48. Сдача груза в том случае, когда необоротная транспортная электронная запись, требующая передачи, выдана	42-67	13
Проект статьи 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана	42-67	14



Проект статьи 50. Груз, оставшийся не сданным	68-83	21
Проект статьи 51. Удержание груза	84-85	23
Глава 11 – Права контролирующей стороны	86-114	23
Проект статьи 52. Осуществление и объем права контроля над грузом	88-89	24
Проект статьи 53. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом	90-96	24
Проект статьи 54. Выполнение инструкций перевозчиком	97-103	26
Проект статьи 55. Подразумеваемая сдача груза	104	28
Проект статьи 56. Изменения в договоре перевозки	105-107	28
Проект статьи 57. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику	108-113	29
Проект статьи 58. Отступление от положений по договоренности	114	30
Глава 12 – Передача прав	115-132	30
Проект статьи 59. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана	119	31
Проект статьи 60. Ответственность держателя	120-131	31
Проект статьи 61. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдана	132	34
Глава 13 – Пределы ответственности	133-166	34
Проект статьи 62. Пределы ответственности	133-156	34
Дальнейшее рассмотрение вопроса о пределах ответственности	157-166	42
Глава 14 – Срок для предъявления иска	167-179	47
Проект статьи 65. Исковая давность	168	47
Проект статьи 66. Продление срока исковой давности	169-172	47
Проект статьи 67. Иск о возмещении	173-177	48
Проект статьи 68. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика	178-179	49
Глава 15 – Юрисдикция	180-205	49
Проект статьи 69. Иски в отношении перевозчика	181	49
Проект статьи 70. Соглашение о выборе суда	182-192	49
Проект статьи 71. Иски в отношении морской исполняющей стороны	193	52
Проект статьи 72. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции	194	52
Проект статьи 73. Арест и меры предварительного ил обеспечительного характера	195	52
Проект статьи 74. Объединение и перенос исков	196	52
Проект статьи 75. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция в случае явки ответчика	197-198	52
Проект статьи 76. Признание и приведение в исполнение	199-201	53
Проект статьи 77. Применение главы 15	202-205	53
Глава 16 – Арбитраж	206-218	55
Проект статьи 78. Арбитражное соглашение	207-211	55
Проект статьи 79. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках	212-214	56
Проект статьи 80. Соглашения об арбитраже после возникновения спора	215	57

Проект статьи 81. Применение главы 16	216-218	57
Глава 17 – Общая авария	219-220	57
Проект статьи 82. Положения об общей аварии	219-220	57
Глава 18 – Другие конвенции	221-245	58
Проект статьи 83. Денонсация других конвенций	221-227	58
Проект статьи 84. Международные конвенции, регулирующие воздушную перевозку грузов	228-231	60
Дальнейшее рассмотрение вопросов о коллизии конвенций, которые затрагиваются в проекте статьи 84	232-236	62
Проект статьи 85. Общее ограничение ответственности	237-238	63
Проект статьи 86. Другие положения о перевозке пассажиров и багажа ..	239-243	64
Проект статьи 87. Другие положения об ущербе, причиненном ядерным инцидентом	244-245	65
Глава 20 – Заключительные положения	246-280	65
Проект статьи 91. Депозитарий	246	65
Проект статьи 92. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение	247-251	65
Проект статьи 93. Оговорки	252-254	66
Проект статьи 94. Процедура и последствия заявлений	255-261	67
Проект статьи 95. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц	262	68
Проект статьи 96. Участие региональных организаций экономической интеграции	263	69
Проект статьи 97. Вступление в силу	264-271	69
Проект статьи 98. Пересмотр и внесение поправок	272-274	71
Проект статьи 99. Изменение суммы ограничения	275-277	71
Проект статьи 100. Денонсация настоящей Конвенции	278	72
Дополнительные замечания по проекту статьи 89, касающемуся договоров об организации перевозок	279-280	72
III. Другие вопросы	281	72
Планирование будущей работы	281	72

Введение

1. На своей тридцать четвертой сессии в 2001 году Комиссия учредила Рабочую группу III (Транспортное право) и возложила на нее задачу подготовки в тесном сотрудничестве с заинтересованными международными организациями законодательного документа по таким касающимся международной перевозки грузов вопросам, как сфера применения документа, период ответственности перевозчика, обязательства перевозчика, ответственность перевозчика, обязательства грузоотправителя по договору и транспортные документы¹. Рабочая группа приступила к работе над проектом документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на своей девятой сессии в 2002 году. Самая последняя подборка ссылок, касающихся истории разработки проекта конвенции, приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.92.

2. Рабочая группа III (Транспортное право), в состав которой входят все государства – члены Комиссии, провела свою двадцатую сессию в Вене 15-25 октября 2007 года. В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Рабочей группы: Австралия, Австрия, Алжир, Беларусь, Бенин, Боливия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Габон, Гватемала, Германия, Греция, Индия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Камерун, Канада, Китай, Колумбия, Латвия, Ливан, Мексика, Намибия, Нигерия, Норвегия, Республика Корея, Российская Федерация, Сальвадор, Сенегал, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Франция, Чешская Республика, Чили, Швейцария и Япония.

3. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Аргентина, Бразилия, Буркина-Фасо, Гана, Дания, Демократическая Республика Конго, Доминиканская Республика, Индонезия, Йемен, Конго, Кот-д'Ивуар, Кувейт, Нигер, Нидерланды, Никарагуа, Новая Зеландия, Объединенная Республика Танзания, Португалия, Румыния, Саудовская Аравия, Словакия, Словения, Тунис, Турция, Филиппины, Финляндия и Швеция.

4. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих международных организаций:

а) **система Организации Объединенных Наций:** Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД);

б) **межправительственные организации:** Совет Европейского союза, Европейская комиссия и Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ);

с) **международные неправительственные организации, приглашенные Рабочей группой:** Ассоциация американских железных дорог (ААЖД), БИМКО, Международный морской комитет (ММК), Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ), Международная палата судоходства (МПС), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная группа клубов взаимного страхования (P&I), Морская

¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 и исправление (A/56/17 и Corr.3), пункт 345.*

организация Западной и Центральной Африки (МОЗЦА) и Всемирный морской университет (ВМУ).

5. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Рафаэль Ильескас (Испания)

Докладчик: г-н В.Д. Шарма (Индия)

6. На рассмотрении Рабочей группы находились следующие документы:

a) аннотированная предварительная повестка дня и исправление (A/CN.9/WG.III/WP.92 и A/CN.9/WG.III/WP.92/Corr.1);

b) проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов и исправление (A/CN.9/WG.III/WP.81 и A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1);

c) документ с изложением замечаний и предложений правительства Нигерии (A/CN.9/WG.III/WP.93);

d) записка Секретариата, содержащая пересмотренный текст статей 42, 44 и 49 проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/WP.94);

e) предложение делегаций Дании и Нидерландов (A/CN.9/WG.III/WP.95);

f) предложение по главе 12 "Передача прав", представленное делегацией Нидерландов (A/CN.9/WG.III/WP.96);

g) документ, содержащий замечания неправительственных организаций (A/CN.9/WG.III/WP.97);

h) предложение правительства Китая о юрисдикции (A/CN.9/WG.III/WP.98); и

i) предложение правительства Китая относительно сдачи груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выдана, и груза, оставшегося не сданным (A/CN.9/WG.III/WP.99).;

7. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

1. Открытие сессии
2. Выборы должностных лиц
3. Утверждение повестки дня
4. Подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов
5. Другие вопросы
6. Утверждение доклада.

I. Обсуждение и решения

8. Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов ("проекта конвенции") на основе текста, содержащегося в приложении к записке Секретариата

(A/CN.9/WG.III/WP.81). Внимание Рабочей группы было вновь обращено на то, что содержащийся в этой записке текст является результатом переговоров, ведущихся в рамках Рабочей группы с 2002 года. Рабочая группа согласилась с тем, что, хотя можно еще более уточнить и пояснить положения проекта конвенции, с тем чтобы они отражали консенсус, уже достигнутый в рамках Рабочей группы, политические решения следует обсуждать вновь лишь в том случае, если имеется четкое согласие большинства делать это. Результаты обсуждения и выводы отражены в разделе II ниже (см. пункты 9-280 ниже). Все ссылки на документ A/CN.9/WG.III/WP.81 в следующих пунктах включают ссылку на исправления, изложенные в документе A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1.

II. Подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов

Глава 9 – Транспортные документы и транспортные электронные записи *(продолжение рассмотрения, начатого на девятнадцатой сессии, см. A/CN.9/621, пункты 301-302)*

Проект статьи 42. Доказательственная сила договорных условий

9. Рабочая группа приступила к рассмотрению текста проекта статьи 42, содержащегося в пункте 1 документа A/CN.9/WG.III/WP.94. Было разъяснено, что этот проект положения остался в том же виде, в каком он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, за исключением исправлений, внесенных в перекрестные ссылки на проект статьи 37. Было отмечено, что исправления в текст были внесены без намерения изменить его смысл.

10. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что проект статьи 42 был сформулирован после продолжительного обсуждения. В своем нынешнем виде текст является результатом сложнейшего компромисса между различными точками зрения относительно доказательственной силы транспортных документов.

11. Подчеркивалось, что в подпункте (b)(i) используется термин "третья сторона", в то время как в подпункте (b)(ii) используется термин "грузополучатель". В этой связи отмечалось, что термин "третья сторона", по-видимому, предполагает "держателя" транспортного документа, определение которому дается в пункте 12 проекта статьи 1. Однако, поскольку грузополучатель может также быть держателем транспортного документа, высказывалось опасение, что различие между двумя терминами, используемыми в подпунктах (b)(i) и (ii), является нечетким, и, по-видимому, могут понадобиться дальнейшие пояснения. Рабочая группа согласилась, что при подготовке окончательного пересмотренного проекта, который будет вынесен на рассмотрение Рабочей группы, Секретариат должен внимательно рассмотреть весь текст, с тем чтобы обеспечить последовательность в использовании этих двух терминов.

12. Далее было подчеркнуто, что, хотя согласно соответствующему принципу доказательство противного, предоставленное перевозчиком, не допускается применительно к грузополучателю, действующему добросовестно, понятие

добросовестности не может действовать самостоятельно, оно скорее должно относиться к конкретному предмету. В этом отношении предлагалось сослаться на формулировку в духе статьи 16(3) Гамбургских правил, сделав ссылку на "грузополучателя, действующего добросовестно в отношении содержащейся информации". Это предложение получило поддержку.

13. Была выражена озабоченность в связи с распространением в проекте статьи 42 неопровержимой доказательственной силы заявлений в транспортном документе не только на необоротные транспортные документы, но и на морские накладные.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 42

14. После обсуждения Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 42 в том виде, в каком он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.94, является приемлемым, при условии пояснения контекста, в котором действует понятие добросовестности. Рабочая группа обратилась к Секретариату с просьбой рассмотреть использование терминов во всем тексте проекта конвенции, в частности использование терминов "третьи стороны" и "грузополучатели", с тем чтобы обеспечить последовательность использования терминологии.

Глава 10 – Сдача груза

Проект статьи 44. Обязательство принять поставку

15. Рабочая группа приступила к рассмотрению проекта статьи 44, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.94. В этом отношении отмечалось, что для обеспечения ясности Секретариат предложил исключить пункт 2 из проекта статьи 11, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, и отразить его содержание в конце текста пункта 1 проекта статьи 44, поскольку, по-видимому, наиболее подходящим местом для нормы о времени и месте сдачи груза будет проект статьи 44 в главе о сдаче груза. Кроме того, Секретариат высказал предположение о том, что, поскольку обязательство выгрузить груз в соответствии с пунктом 2 проекта статьи 14 будет выполняться грузополучателем, соответствующее положение следует перенести из пункта 2 проекта статьи 27 в новый пункт 2 статьи 44.

Концепция сдачи груза

16. Было высказано мнение о том, что в последнем предложении, содержащемся в тексте пункта 1 проекта статьи 44, рассматривается фактическая поставка, а не согласованные в договоре место и время сдачи груза. По этой причине предлагалось исключить это предложение и добавить в конец текста пункта 1 после слов "время и место" следующую формулировку, составленную по примеру нынешнего проекта статьи 21, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81: "в которые было бы разумно требовать сдачи груза с учетом условий договора, обычаев, практики и обыкновений в данной отрасли и конкретных обстоятельств рейса".

17. В поддержку изменения формулировки пункта 1 было также указано, что ссылку в этом контексте на время и место сдачи груза как место и время "выгрузки груза с последних транспортных средств, в которых он перевозится по договору перевозки" можно толковать как предполагающую, что грузополучатель может быть обязан принять поставку груза в любое время или любом месте, когда или где груз в конечном счете может быть выгружен. Было указано, что это будет неразумным принуждением грузополучателя.

18. Некоторые члены Рабочей группы поддержали предложение об изменении формулировки пункта 1, но Рабочая группа согласилась с тем, чтобы отложить принятие окончательного решения о предлагаемых добавлениях, с тем чтобы предоставить делегациям больше времени для обсуждения последствий таких добавлений.

Выбор между вариантами, взятыми в квадратные скобки

19. Рабочая группа приступила к рассмотрению двух взятых в квадратные скобки текстов, содержащихся в проекте статьи 44, в которых содержится ссылка на обязательство принять поставку груза грузополучателем, либо "осуществляющим любое из своих прав в соответствии" с договором перевозки, либо "являющимся активной стороной" договора перевозки. Было высказано предположение о том, что можно было бы исключить оба текста, учитывая, что в определении грузополучателя, содержащемся в проекте статьи 1, уже поясняются правомочия грузополучателя на получение груза и что в контексте проекта этой статьи обязательство грузополучателя принять груз не должно оговариваться условиями. Хотя некоторые члены Рабочей группы поддержали это предложение, большинство членов Рабочей группы высказались за сохранение некоторой формы условности в проекте статьи и приступили к рассмотрению вариантов, имеющихся в предложенном им проекте.

20. Было высказано мнение о том, что оба варианта в квадратных скобках содержат нечеткие формулировки и что ни один из них не предлагает достаточных указаний относительно обстоятельств, при которых грузополучатель должен быть обязан принять груз по договору перевозки. Предлагалось исключить оба взятые в квадратные скобки текста и вместо этого сослаться на требование о том, чтобы грузополучатель просил о сдаче груза или о нечто похожем. Однако выражалось беспокойство в отношении того, что такое требование может оказаться слишком обременительным для перевозчика, который не может сохранить груз в соответствии с договором перевозки в ситуациях, когда грузополучатель предпринимает некоторые юридически обоснованные действия без формального требования сдачи груза, например, когда грузополучатель требует образцы груза для того, чтобы определить, принять ли их или нет в силу соответствующего договора купли-продажи.

21. Некоторые члены Рабочей группы поддержали второй взятый в квадратные скобки текст. Было предложено исключить термин "активной" из второго текста, взятого в квадратные скобки, по той причине, что пассивное поведение может иногда быть достаточным для того, чтобы обязать грузополучателя принять поставку груза. Однако было высказано мнение о том, что второй текст в скобках является слишком общим и двусмысленным, поскольку он не указывает, какого уровня "вовлеченности" в договор перевозки достаточно, чтобы обязать

грузополучателя принять поставку груза. С учетом этих высказанных опасений Рабочая группа отдала предпочтение первому взятому в скобки тексту.

22. При рассмотрении первого текста в квадратных скобках Рабочая группа выслушала опасения относительно того, что ссылка на грузополучателя, осуществляющего "любое" из своих прав в соответствии с договором перевозки, является, возможно, слишком неконкретной. Например, будет ли достаточным для того, чтобы задействовать это положение, чтобы грузополучатель осуществлял договорное право на получение информации о местонахождении груза в течение рейса? Было высказано предположение о том, что в данном случае это не так и что осуществление договорного права означает такие вопросы, как осуществление права контроля или обращение к перевозчику с просьбой предоставить образцы груза. Для снятия такой обеспокоенности было предложено исключить из первого текста, заключенного в квадратные скобки, слова "любое из". Было указано, что намерение статьи состоит в том, чтобы грузополучатель, желающий осуществлять свои права в соответствии с договором купли-продажи, такие как право отказаться от груза, не имел возможности отказаться от принятия поставки груза в соответствии с договором перевозки.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 44

23. После обсуждения Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 44, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.94, является приемлемым и что необходимо:

- включить первый текст, взятый в квадратные скобки, исключив при этом слова "любое из"; и
- вновь обсудить окончательную формулировку пункта 1 проекта статьи 44 после того, как делегации смогут поразмыслить над предложением относительно исключения последнего предложения текста этого пункта и изменения заключительных слов первого предложения текста.

Проект статьи 45. Обязательство подтвердить получение груза

24. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 45, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Проект статьи 46. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выдана

25. Подчеркивалось, что проект статьи 46 в последний раз рассматривался на шестнадцатой сессии Рабочей группы (см. A/CN.9/591, пункты 223-230). Рабочая группа рассмотрела текст в проекте статьи 46, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Возник вопрос о том, не могут ли слова "после получения уведомления о прибытии" в пункте (с) проекта статьи 46 означать, что уведомление должно всегда направляться грузополучателю. Было указано, что такое толкование будет несовместимым с проектом статьи 50(3), которая разрешает направлять уведомление другому лицу, помимо грузополучателя.

Было предложено изменить формулировку пункта (с), с тем чтобы она согласовывалась с проектом статьи 50(3).

26. Некоторые члены Рабочей группы поддержали предложение об исключении слов "после получения уведомления о прибытии груза" из пункта (с) проекта статьи 46. Отмечалось, что эти слова могут привести к возложению на перевозчика тяжелого бремени, особенно в условиях контейнерных перевозок, когда возможно большое число грузополучателей. Было также высказано предположение о том, что эти слова являются излишними с учетом того, что пункт 50(3) уже рассматривает обстоятельства, при которых перевозчик может пожелать рассматривать груз как несдаваемый. Было высказано предположение о том, что в случае сохранения этих слов необходимо изменить формулировку таким образом, чтобы ссылка делалась на грузополучателя "после направления уведомления о прибытии" для учета возможности того, что перевозчик может не знать, когда грузополучатель получил уведомление о прибытии. Однако была высказана поддержка в пользу сохранения этого текста без каких-либо изменений. Указывалось, что в проекте статьи 46 рассматриваются обязательства перевозчика после прибытия груза в место назначения, и поэтому ее можно отличить от проекта статьи 50(3), которая предусматривает ситуацию, когда груз может рассматриваться как несдаваемый.

27. Было предложено пояснить, что предусмотренное в пункте (с) проекта статьи 46 обязательство контролирующей стороны или грузоотправителя по договору дать инструкции относительно сдачи груза должно быть оговорено такими же условиями, которые применяются в соответствии со статьей 54, например о том, что инструкции должны быть разумными и не приводить к нарушению обычных операций перевозчика.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 46

28. После обсуждения Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 46, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Проект статьи 47. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан

29. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что проект статьи 47 был включен в документ A/CN.9/WG.III/WP.81 в результате принятого на ее семнадцатой сессии решения о том, чтобы включить в текст проекта конвенции положение, касающееся сдачи груза в случаях, когда был выдан необоротный транспортный документ, требующий передачи (см. A/CN.9/594, пункты 208-215). Далее внимание Рабочей группы было обращено на то, что проект статьи 47 приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 в квадратных скобках и что его текст основывается на предложенной статье 48 бис, как она приведена в документе A/CN.9/WG.III/WP.68 (см. пункт 15).

Общее обсуждение

30. Хотя было признано, что практика выдачи необоротных транспортных документов, требующих передачи, известна не всем правовым системам, в Рабочей группе возобладали общее мнение о том, что в случаях, когда подобные

документы выдаются, проект статьи 47 играет полезную роль. Рабочая группа приняла решение о сохранении проекта статьи 47 и снятии квадратных скобок, в которые заключено это положение.

"[предусмотрено] [указано] [оговорено]"

31. Затем Рабочая группа рассмотрела три альтернативных варианта, представленные во вводной части текста проекта статьи 47: должно ли в таком необоротном транспортном документе быть "[предусмотрено]", "[указано]" или "[оговорено]", что он должен быть передан. Было отмечено, что в некоторых правовых системах уже простое обозначение документа в качестве "коносамента" означает, что он должен быть сдан при получении груза, и что, если намерение проекта статьи 47 состоит в том, чтобы сохранить нынешнее правовое регулирование этих видов документов, было бы предпочтительно использовать формулировку "указано согласно законодательству, применимому к этому документу". В то же время далее была высказана точка зрения о том, что, если Рабочая группа не согласится с этим предложением, выбор следует остановить на слове "указано", поскольку этот термин, хотя он и является несколько расплывчатым, позволит, по крайней мере, сохранить нынешнюю практику в сфере применения таких документов. Мнение о необходимости сохранения нынешней практики получило поддержку, однако предпочтение использованию слова "указано" было высказано на том основании, что хотя ссылка на применимое право может и обеспечивать ясность в правовом смысле, но перевозчику в момент сдачи груза будет трудно установить, отвечает ли тот или иной конкретный документ требованиям применимого законодательства. В целях сохранения нынешней практики в отношении необоротных транспортных документов, требующих передачи, в Рабочей группе из трех альтернативных вариантов предпочтение было отдано сохранению термина "указано" и исключению двух других формулировок.

32. В то же время в ответ было отмечено, что согласно проекту конвенции все транспортные документы классифицируются как оборотные или необоротные и что ссылка на такие документы, как "коносаменты" – с учетом любых правовых последствий, которые такое обозначение может повлечь за собой с точки зрения национального права, – приведет к созданию систематической группы, отличающейся от тех, которые используются в проекте конвенции. Далее было высказано мнение о том, что, хотя Рабочая группа и приняла решение учесть нынешнюю практику в области необоротных транспортных документов, требующих передачи, единообразие в режиме регулирования таких документов во внутреннем праве отсутствует. При этих обстоятельствах подразумеваемая отсылка к требованиям внутреннего права создаст слишком широкие возможности для толкования, что может выходить за рамки категоризации документов в проекте конвенции. Была высказана точка зрения о том, что в целях сохранения единообразной системы классификации в проекте конвенции должно быть четко установлено, что для определения характера документа должно быть достаточно уже самих используемых в нем формулировок, а также было предложено, как минимум, исключить термин "указано" как недостаточно ясный и сопряженный с потенциальным риском внесения неопределенности в четкую в иных отношениях категоризацию, проводимую в проекте конвенции. В дополнение к этому было отмечено, что целью проекта конвенции является создание ясной и предсказуемой системы и что предпосылка, состоящая в том,

что стороны согласовали использование необоротного транспортного документа, требующего передачи, – а такая практика будет весьма необычной для некоторых правовых систем, – должна требовать четкого указания на принятие обдуманного решения. Таким образом, в проекте конвенции следует потребовать соблюдения более жесткого стандарта, чем тот, который подразумевается в результате использования слова "указано". Мнение о том, что в целях обеспечения последовательности и определенности использования слова "указано" в этом контексте следует избегать, получило поддержку.

33. Поддержка в рамках Рабочей группы была также выражена использованию термина "предусмотрено", причем определенную поддержку получил и термин "оговорено". Кроме того, некоторое время обсуждался вопрос о том, может ли быть найден термин, который был бы предпочтительным по отношению к трем содержащимся в тексте вариантам, на основании перевода этих трех альтернативных формулировок на другие языки. В то же время ясного консенсуса в вопросе о выборе из этих трех альтернативных терминов достигнуто не было. Наименьшая поддержка была выражена использованию термина "оговорено", и Рабочая группа постановила исключить этот вариант из проекта конвенции при сохранении других альтернативных формулировок для дальнейшего рассмотрения. В дополнение к этому было отмечено, что в любом случае текст проекта статьи 42(b)(ii) должен быть согласован с любыми формулировками, которым в конечном итоге отдаст предпочтение Рабочая группа.

Уведомление о прибытии

34. Было отмечено, что, хотя в соответствии с подпунктом (с) проекта статьи 46 требуется уведомление о прибытии, подобного уведомления согласно проекту статьи 47 не требуется. Рабочая группа согласилась с тем, что в интересах обеспечения последовательности требование об уведомлении о прибытии следует также включить в подпункт (b) проекта статьи 47.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 47

35. Рабочая группа согласилась о следующем:

- текст проекта статьи 47 следует сохранить, а квадратные скобки, в которые он взят, – исключить;
- альтернативные формулировки "[предусмотрено]" и "[указано]" следует сохранить в вводной части текста в квадратных скобках для дальнейшего рассмотрения, а третий альтернативный вариант "[оговорено]" – исключить;
- в подпункт (b) следует добавить требование об уведомлении о прибытии; и
- следует не упускать из виду необходимость согласования текста проекта статьи 42(b)(ii) с учетом терминологии, которая в конечном итоге будет выбрана Рабочей группой.

Проект статьи 48. Сдача груза в том случае, когда необоротная транспортная электронная запись, требующая передачи, выдана

36. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что проект статьи 48 был включен в документ A/CN.9/WG.III/WP.81 в результате принятого на ее семнадцатой сессии решения о том, чтобы включить в текст проекта конвенции положение, касающегося сдачи груза в случаях, когда была выдана необоротная транспортная электронная запись, требующая передачи (см. A/CN.9/594, пункты 208-215). Далее внимание Рабочей группы было обращено на то, что проект статьи 48 приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 в квадратных скобках и что его текст основывается на предложенной статье 48 тер, как она приведена в документе A/CN.9/WG.III/WP.68 (см. пункт 16).

37. Было отмечено, что использование термина "необоротная транспортная электронная запись" представляется несколько нелогичным с учетом трудностей понимания требования о "передаче" электронной записи, и было предложено использовать вместо него термин "электронный эквивалент необоротного транспортного документа". Хотя это предложение получило некоторую поддержку, было отмечено, что в равной мере нелогичным было бы также потребовать передачи электронного эквивалента необоротного транспортного документа. Было также указано, что данное положение может обусловить непреднамеренные последствия с точки зрения использования того же подхода, который был применен в проекте статьи 49 в отношении оборотных транспортных электронных записей, и, возможно, привести к установлению применительно к необоротным транспортным электронным записям такого же режима, что и тот, который предусмотрен для оборотных транспортных электронных записей.

38. Другие моменты, вызвавшие обеспокоенность, касались режима грузополучателя и использования термина "исключительный контроль" в подпункте (а) проекта статьи 48. Хотя было высказано мнение о том, что грузополучатель должен обладать контролем над грузом и, таким образом, над транспортным документом или записью, была выражена обеспокоенность применительно к уместности использования в проекте статьи 48 стандарта "исключительного контроля", поскольку в других контекстах он используется в отношении оборотных транспортных электронных записей, например, в случае определения термина "держатель", содержащегося в проекте статьи 1(12)(b).

Необходимость сохранения проекта статьи 48

39. Был задан вопрос о том, существует ли вообще необходимость в таком положении, как проект статьи 48, с учетом нынешней отраслевой практики. Было высказано мнение о том, что проект статьи 48 может быть исключен и что, если Рабочая группа сочтет необходимым упомянуть в той или иной степени об электронном эквиваленте таких документов, такое дополнение может быть сделано посредством внесения редакционных изменений в проект статьи 47.

Уведомление о прибытии

40. Было также отмечено, что, хотя в соответствии с подпунктом (с) проекта статьи 46 требуется уведомление о прибытии, направлять подобное уведомление, согласно проекту статьи 48 не требуется. Рабочая группа

согласилась с тем, что в интересах обеспечения последовательности требование об уведомлении о прибытии следует также включить в подпункт (b) проекта статьи 48.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 48

41. Рабочая группа согласилась о следующем:

- необходимо рассмотреть название этой статьи более глубоко;
- текст проекта статьи 48 следует сохранить в квадратных скобках;
- подпункт (a) проекта статьи 48 следует взять в квадратные скобки для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой; и
- в подпункт (b) следует добавить требование об уведомлении о прибытии.

Проект статьи 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выдана

42. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала проект статьи 49, касающейся сдачи груза в том случае, когда выдан оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись, на своих шестнадцатой и семнадцатой сессиях (см. A/CN.9/591, пункты 231-239, и A/CN.9/594, пункты 80-89). Рабочей группе было сообщено о том, что в интересах обеспечения последовательности в подпункты (d) и (g) было предложено внести редакционные изменения, которые описаны в пунктах 4-6 документа A/CN.9/WG.III/WP.94, и Рабочая группа перешла к обсуждению незначительно пересмотренного текста проекта статьи 49, как он приведен в документе A/CN.9/WG.III/WP.94.

Подпункт (a)

43. Было высказано предложение о том, что Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности внесения в подпункт (a) добавления, указывающего срок, в течение которого грузополучатель обязан принять поставку. Было отмечено, что это может иметь особое значение в случаях задержки в сдаче груза. В ответ на вопрос о том, какую цель преследует подпункт (a)(i), если принять во внимание тот факт, что в определении "держателя" в проекте статьи 1(12) уже говорится о "надлежащим образом индоссированном" документе, было разъяснено, что подпункт (a)(i) касается так называемых "ордерных" документов, позволяющих и в дальнейшем индоссировать документ в пользу других лиц, и что в подобных случаях должно предусматриваться требование о том, чтобы держатель доказывал, что он является лицом, в пользу которого был совершен конечный индоссамент документа. В заключение было высказано мнение о возможном отсутствии необходимости в формулировке "в соответствующем порядке", содержащейся в заключительной части текста подпункта (a).

Подпункт (b)

44. Было предложено заменить формулировку "перевозчик отказывает в сдаче груза" в подпункте (b) словами "перевозчик может отказать в сдаче груза",

поскольку могут существовать обстоятельства, при которых перевозчик может принять решение не сдавать груза, даже если были выполнены требования подпункта (а), например, в случае возможного существования у перевозчика других договорных отношений. В ответ было указано, что утвердительная форма этой формулировки была использована для разъяснения и подкрепления позиции перевозчика, отказывающегося сдать груз, в случаях, когда требования подпункта (а) не были выполнены, и что использование разрешительной формулировки может нанести ущерб достижению этого результата. Рабочая группа не приняла предложенного изменения.

Подпункт (с)

45. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что на своей девятнадцатой сессии она согласилась включить в проект статьи 40 дополнительный пункт, предусматривающий, что правовое последствие невключения перевозчиком в договорные условия указания числа оригиналов транспортного оборотного документа в случаях, когда выдан более чем один оригинал, будет состоять в том, что оборотный транспортный документ будет считаться содержащим указание на то, что выдан только один оригинал (A/CN.9/621, пункт 296). В свете этого достигнутого согласия и с тем, чтобы более ясно изложить согласованный принцип, было предложено заменить вступительную формулировку текста подпункта (с) словами "если в оборотном транспортном документе указано, что выдан более чем один оригинал..." и сохранить оставшуюся часть текста этого подпункта.

46. В то же время внимание Рабочей группы было обращено на то, что практика выдачи множественных оригиналов оборотных транспортных документов считается порочной и что против нее высказывались предостережения. Было высказано мнение о том, что вместо включения в проект конвенции новых ссылок на эту практику, что, возможно, будет воспринято как ее поощрение или одобрение, из текста следует исключить любые упоминания о ней. Этот подход получил определенную поддержку. В качестве альтернативного решения было предложено, что если Рабочая группа придет к мнению о том, что положения, касающиеся данной практики, должны быть сохранены, то проект статьи 36 следует изменить таким образом, чтобы указать на то, что грузоотправитель по договору может иметь право требовать выдачи нескольких оригиналов оборотного транспортного документа.

47. Со ссылкой на ранее достигнутое согласие о включении в проект статьи 40 дополнительного пункта, касающегося юридических последствий невключения перевозчиком в условия договора указания на количество оригиналов коносамента, Рабочей группе было предложено рассмотреть принципиальный подход, лежащий в основе этого решения. В частности, было отмечено, что невключение указания на количество оригиналов в условия договора является упущением перевозчика, в то время как положение о том, что в подобных случаях будет считаться, что выдан только один оригинал, будет действовать в пользу перевозчика и против лиц, заинтересованных в грузе. Кроме того, подобная норма потребует пересмотра некоторых других положений проекта конвенции, например требования о представлении всех оригиналов для доказывания права контроля согласно проекту статьи 53(2)(b).

48. С учетом этих вызывающих беспокойство моментов Рабочая группа рассмотрела три возможных варианта действий относительно предложенных добавлений в подпункт (с), а также относительно принятого ею на девятнадцатой сессии решения о правовом последствии невключения перевозчиком указания на количество оригиналов оборотного транспортного документа в договорные условия:

а) подтвердить принятое на ее девятнадцатой сессии решение и включить предложенный текст в подпункт (с);

б) сохранить подпункт (с) в его нынешней формулировке и отменить решение, принятое на ее девятнадцатой сессии;

с) включить в подпункт (с) предложенный текст, с тем чтобы исключить его применение в тех случаях, когда число оригиналов в оборотном транспортном документе не указано, но отменить при этом решение, принятое на ее девятнадцатой сессии; или

д) исключить из проекта конвенции все ссылки на использование множественных оригиналов оборотного транспортного документа.

49. В Рабочей группе прозвучала определенная поддержка первого из перечисленных в пункте 48 выше вариантов. Было отмечено, что в проекте конвенции не устанавливается никаких санкций за невключение в договор других условий, требуемых согласно проекту статьи 37, и что подобное положение, которое предлагается предусмотреть в проекте статьи 40 на случай невключения указания на количество оригиналов оборотного транспортного документа, будет в этом смысле уникальным.

50. В то же время в Рабочей группе была выражена решительная поддержка третьему указанному в пункте 48 выше варианту, предусматривающему включение в подпункт (с) предложенного текста, при том, что принятое на девятнадцатой сессии решение об установлении санкции за невключение в договорные условия указания на множественность оригиналов оборотного транспортного документа будет отменено.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении подпунктов (а), (б) и (с) проекта статьи 49

51. Рабочая группа согласилась о следующем:

- текст подпункта (а) следует сохранить в его нынешней редакции;
- текст подпункта (б) следует сохранить в его нынешней редакции;
- текст подпункта (с) следует изменить, дав его вступительную формулировку в следующей редакции: "Если в оборотном транспортном документе указано, что более чем один оригинал..."; и
- отменить решение, принятое на ее девятнадцатой сессии (см. A/CN.9/621, пункт 296), и постановить, что дополнительный пункт, касающийся правового последствия невключения перевозчиком в договорные условия указания на количество оригиналов коносамента, включать в проект статьи 40 не следует.

Подпункты (d), (e), (f) и (g)

52. Было отмечено, что целью схемы, устанавливаемой в подпунктах (d), (e), (f) и (g) проекта статьи 49, является урегулирование возникающей в нынешней практике проблемы сдачи груза без представления оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи. Было отмечено, что, как это обсуждалось на предыдущих сессиях, данная проблема носит структурный характер и вытекает из требований основного договора купли-продажи и из продолжительности современных рейсов, а также часто возникает в некоторых секторах, например в нефтяной отрасли. Было указано, что вся схема подпунктов (d), (e), (f) и (g) основывается на современных возможностях перевозчика сноситься с держателем независимо от местонахождения любого из партнеров и что бремя поиска контролирующей стороны или грузоотправителя по договору в целях получения инструкций о сдаче груза лежит, таким образом, на перевозчике.

53. Определенную поддержку получило мнение о том, что создание такой системы подрывает традиционную систему коносаментов в результате оформления нежелательной практики сдачи груза без представления оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи. В то же время была высказана противоположная точка зрения о том, что использованный в соответствующих положениях подход не только не подрывает систему коносаментов, но и направлен на восстановление в максимально возможной степени ценности и целостности традиционной системы коносаментов.

54. Было в целом признано, что система, создаваемая подпунктами (d), (e), (f) и (g) проекта статьи 49, направлена на защиту в подобных случаях как перевозчика, так и третьей стороны – приобретателя оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи. В Рабочей группе прозвучала определенная поддержка текста подпунктов (d), (e), (f) и (g) проекта статьи 49, как он приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.94. В то же время были внесены различные предложения, которые касались сокращения текста данного проекта статьи или изменения его подпунктов, к рассмотрению которых перешла Рабочая группа.

Предложение об исключении

55. В поддержку предложения об исключении подпунктов (d), (e), (f) и (g) проекта статьи 49 было отмечено, что совместное прочтение подпунктов (d), (e) и (f) позволит перевозчику при некоторых обстоятельствах сдать груз иному лицу, чем держатель оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи. Было высказано мнение о том, что такая возможность, хотя она и не является идеальной, позволяет удовлетворить существенную практическую потребность в области современных морских перевозок. Хотя система, создаваемая этими тремя подпунктами, получила поддержку, было отмечено, что такая же острая потребность ощущается и в защите действующих добросовестно третьих сторон – держателей оборотных транспортных документов или транспортных электронных записей, таких как те стороны, защита которых предусматривается в подпункте (g) проекта статьи 49. Было высказано предположение о том, что между подпунктами (d), (e) и (f), с одной стороны, и подпунктом (g), с другой стороны, возникает коллизия, причем не

только с точки зрения защищаемых интересов, но и с точки зрения фактических формулировок данных положений.

56. Как следствие, было предложено полностью исключить подпункты (d), (e), (f) и (g) проекта статьи 49 и оставить урегулирование вопроса о сдаче груза без представления оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи полностью на усмотрение внутреннего права (см. A/CN.9/WG.III/WP.99). Это предложение получило определенную поддержку в Рабочей группе.

Исключение подпункта (g) и добавление в подпункт (f)

57. Другое внесенное в отношении подпунктов (f) и (g) проекта статьи 49 предложение предусматривало исключение подпункта (g) и добавление в подпункт (f) формулировки "или компенсация за не сдачу груза" после слов "иные, чем право требовать сдачи груза" (см. A/CN.9/WG.III/WP.87). Было указано, что причина включения в подпункт (f) дополнительной формулировки состоит в том, что предложенный текст обеспечит защиту перевозчиков от требований возмещения ущерба или убытков, возникших в связи с не сдачей груза. Кроме того, исключение подпункта (g) преследует цель защитить перевозчиков от привлечения к ответственности в возможных случаях так называемой "второй сдачи", например, когда добросовестная третья сторона-держатель, ставшая держателем после сдачи груза, приобретает все права, воплощенные в оборотном транспортном документе или транспортной электронной записи, включая право требовать сдачи груза. Это положение получило определенную поддержку, хотя и было отмечено, что простого исключения подпункта (g) будет, возможно, недостаточно для устранения рисков для перевозчика, поскольку он может быть по-прежнему привлечен к ответственности в результате сдачи груза согласно инструкциям, полученным от контролирующей стороны или грузоотправителя по договору в соответствии с подпунктами (d) и (e).

Добавления в подпункт (g) и проект статьи 50(2)

58. В Рабочей группе было внесено дополнительное предложение, направленное на защиту перевозчиков от потенциальных рисков ответственности в случае так называемой "второй сдачи" груза, требуемой добросовестными приобретателями оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи (см. A/CN.9/WG.III/WP.95). Было отмечено, что нынешняя практика, которой придерживаются перевозчики в случаях предъявления им требований о сдаче груза несмотря на отсутствие оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи, состоит в том, что они требуют от грузополучателя обязательственного письма, часто сопровождаемого банковской гарантией. Было отмечено, что такая процедура является обременительной для перевозчика и дорогостоящей для грузополучателя, особенно с учетом того, что банковская гарантия должна часто предоставляться на большую сумму. Хотя и было сочтено, что система, создаваемая в проекте статьи 49 для регулирования ситуаций, когда надлежащие документы или записи не представляются, представляет собой шаг в хорошем направлении, была также высказана неготовность возлагать на перевозчика,

который является невиновной стороной, риск потенциальной ответственности перед третьими сторонами-держателями.

59. Для этой проблемы было предложено двойное решение:

- добавить в качестве второго предложения подпункта (g) проекта статьи 49 следующий текст:

"Когда в договорных условиях указывается ожидаемое время прибытия груза или в них включено заявление о порядке получения информации относительно того, был ли сдан груз, считается, что держатель в момент, когда он стал держателем, знал или разумно мог знать о сдаче груза";

- и добавить следующий новый подпункт (f) в проект статьи 50(2):

"никакое обеспечение, которое может быть разумно потребовано перевозчиком, не предоставляется для цели защиты перевозчика от риска, что он должен будет сдать груз лицу, иному, чем лицо, которому он был проинструктирован сдать груз согласно пункту (d) статьи 49".

60. Это предложение получило поддержку в Рабочей группе.

Уточнение предложения, касающегося подпункта (g) и проекта статьи 50(2)

61. Хотя предложение, изложенное в пункте 59 выше, было сочтено шагом в правильном направлении с точки зрения решения проблемы непредставления надлежащих документов или записей при одновременном обеспечении защиты перевозчика и третьей стороны, было высказано мнение о том, что его следует уточнить в двух аспектах. Во-первых, поскольку инструкции, которых запросит перевозчик у контролирующей стороны или грузоотправителя по договору в соответствии с подпунктами (d) и (e), могут обусловить потенциальную ответственность перевозчика согласно подпунктам (f) и (g), было сочтено, что в проект статьи 49 следует включить упоминание о конкретном праве перевозчика на регрессный иск к контролирующей стороне или грузоотправителю по договору. Во-вторых, было сочтено, что если такое право на регрессный иск со стороны перевозчика будет установлено, то оно может быть объединено в проекте статьи 49 с обязательством грузополучателя предоставить перевозчику разумное обеспечение. И наконец, было высказано мнение о том, что положения о возмещении и обеспечении лучше включить в проект статьи 49, чем в проект статьи 50, и что это решение снимет необходимость во включении в проект статьи 50(2) нового подпункта (f), который приведен в пункте 59 выше.

62. Рабочая группа выразила поддержку предложению, изложенному в пункте 59 выше, с предложенными выше уточнениями.

Дополнительное предложение

63. Рабочей группе было представлено дополнительное предложение о том, что проблема, которую она пытается урегулировать, может быть решена с помощью средств, аналогичных тем, которые были использованы в случае проекта статьи 47 применительно к необоротным документам, требующим передачи. В частности, было высказано предположение о том, что действие

подпунктов (d), (e), (f) и (g) может быть ограничено теми ситуациями, когда был выдан оборотный транспортный документ или транспортная электронная запись, в которых непосредственно указывается, что груз, к которому они относятся, может быть сдан без представления оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи. Было сочтено, что такой подход в достаточной степени оповестит держателя о том, что в некоторых случаях груз может быть сдан другому лицу. В качестве практического средства реализации этого решения было предложено включить перед пунктами (d), (e), (f) и (g) формулировку примерно следующего содержания: "Если в самом оборотном транспортном документе или транспортной электронной записи указывается, что груз может быть сдан без представления документа или электронной записи, применяются следующие правила: ...".

64. К изучению этого предложения был проявлен некоторый интерес, хотя и был высказан призыв проявлять осторожность при рассмотрении вопроса о дополнительном документе или электронной записи, которые не удовлетворяют строго проводимой в проекте конвенции категоризации по признакам оборотного и необоротного характера, что может привести к созданию вторичной категории менее ценных оборотных документов и электронных записей. Однако для содействия дальнейшему обсуждению Рабочая группа согласилась отразить содержание данного предложения в сноске к тексту проекта конвенции, с тем чтобы позволить делегациям рассмотреть его последствия.

Дальнейшие редакционные предложения относительно подпункта (d)

65. Было отмечено, что из подпунктов (d) и (e) ясно не вытекает, может ли перевозчик отказаться выполнить инструкции контролирующей стороны или грузоотправителя по договору. Было высказано мнение о том, что устанавливаемое для перевозчика требование исполнить такие инструкции должно быть оговорено такими же требованиями, что и те, которые устанавливаются в проекте статьи 54:

- такие инструкции могут быть разумно выполнены в соответствии с их условиями; и
- они не будут приводить к нарушению обычных операций перевозчика.

66. Было также предложено провести обзор текста проекта конвенции на предмет обеспечения последовательности в использовании терминов "контролирующая сторона" и "держатель". Это предложение получило поддержку.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении подпунктов (d), (e), (f) и (g) проекта статьи 49

67. После обсуждения Рабочая группа согласилась о следующем:

- текст подпунктов (d), (e), (f) и (g) проекта статьи 49 следует сохранить;
- предложение, изложенное в пункте 59 выше и в документе A/CN.9/WG.III/WR.95, следует реализовать в тексте проекта конвенции, за исключением добавления подпункта (f) в проект статьи 50(2);

- уточнения вышеуказанного предложения, изложенные в пункте 61 выше, Секретариату следует реализовать в тексте проекта конвенции; и
- предложение, описанное в пунктах 63-64 выше, следует отразить в сноске к тексту проекта конвенции.

Проект статьи 50. Груз, оставшийся не сданным

68. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что предыдущий проект статьи 50, изложенный в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был исключен и его содержание отражено в проекте статьи 50 в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 с учетом результатов обсуждения в Рабочей группе на ее семнадцатой сессии (A/CN.9/594, пункты 90-93).

Пункты 1 и 2

69. Было высказано предположение о том, что право перевозчика способствовать продаже груза в соответствии с подпунктом (с) потенциально может причинить значительный ущерб лицам, заинтересованным в грузе. Поэтому некоторую поддержку получило предложение добавить временное требование об истечении 60 дней до того, как перевозчик может осуществлять свое право продать груз, исключая случаи скоропортящегося груза или когда груз является иным образом не пригодным для хранения.

70. В Рабочей группе было достигнуто общее согласие в отношении важности оговорок, позволяющих обеспечить, чтобы любые меры, связанные с реализацией груза, которые перевозчик может принять в соответствии с этим проектом статьи, осуществлялись должным образом. Однако было указано, что в подпункте 1(с) уже сделана четкая ссылка на требования внутреннего права. Эти требования не могут быть полностью воспроизведены в проекте конвенции, и Рабочая группа была предупреждена о том, что не следует включать какую-либо конкретную оговорку, такую как временное ограничение, не включая при этом другие оговорки, содержащиеся в некоторых внутренних законах. Рабочая группа согласилась не включать конкретный временной предел в подпункт 1(с).

71. Был поставлен вопрос о том, должен ли перевозчик быть свободным принимать решение относительно того, оправдывают ли сложившиеся обстоятельства уничтожение груза, или такие меры должны быть разрешены только при конкретных обстоятельствах, которые должны быть упомянуты в проекте конвенции. В ответ было отмечено, что в проекте пункта 1 принимаемые перевозчиком меры уже оговариваются критерием разумности и что предпочтительнее оставить вопрос о возможных последствиях неразумных мер со стороны перевозчика полностью на усмотрение внутреннего права, а не пытаться охватить все возможные обстоятельства, при которых уничтожение груза может быть оправданным.

72. Было предложено исключить слова "если не согласовано иное и" из пункта 1 по той причине, что они могут приводить к злоупотреблениям, а мелкие грузоотправители по договору вряд ли часто будут иметь возможность вступить с перевозчиками в соглашение об ином. Было высказано предположение о том, что более важно четко определить ситуацию, в которой перевозчик может продать или уничтожить груз. Иное мнение состояло в том, что, поскольку документ касается торговых отношений, а не охраны интересов потребителя,

проект конвенции должен уважать свободу заключения договора по данному вопросу. Тем не менее после рассмотрения этих разных мнений Рабочая группа согласилась исключить из проекта пункта слова "если не согласовано иное и".

73. Рабочая группа согласилась с предложением об изменении последовательности пунктов 1 и 2, с тем чтобы поместить определение момента, когда груз может считаться не сданным, перед положением нормоустанавливающего характера.

74. Было отмечено, что в пункте 1 использовался термин "не сданным", в то время как в пункте 2 использовался термин "не могущий быть сданным". Было предложено вновь просмотреть этот текст, с тем чтобы определить, не следует ли использовать один и тот же термин в обоих пунктах.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пунктов 1 и 2 проекта статьи 50

75. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 50 должен быть сохранен при следующих условиях:

- последовательность пунктов 1 и 2 следует изменить;
- слова "если не согласовано иное и" следует исключить из вводной части текста пункта 1; и
- Секретариату следует изучить использование термина "не сданным" в пункте 1 в сравнении с термином "не могущий быть сданным" в пункте 2, для того чтобы определить, не следует ли один и тот же термин использовать в обоих случаях.

Пункты 3-5

76. Было внесено предложение включить слова "контактное лицо" перед грузополучателем в списке лиц, которых надлежит уведомить о прибытии груза в место назначения. Это предложение не получило поддержки.

77. Была высказана решительная поддержка предложению включить требование о 14 днях в отношении предварительного уведомления, которое надлежит направить в соответствии с пунктом 3, вместо простого требования о разумном предварительном уведомлении. Однако против этого предложения были высказаны серьезные возражения. Было указано, что включение фиксированного временного периода возможно подходит для более длинных морских этапов, но не подходит для коротких морских этапов, которые могут составлять всего лишь несколько дней. Было также указано, что требование от перевозчика сохранять несданный груз в течение 14 дней прежде, чем распоряжаться им, может вызвать существенные расходы и даже скопление хранимого груза в портовых терминалах.

78. В рамках этого обсуждения было отмечено, что остается неясным, предусматривает ли проект пункта 3 уведомление после прибытия груза или уведомление, предшествующее его прибытию в место назначения. Было разъяснено, что в своем нынешнем контексте уведомление в пункте 3 по логике должно означать уведомление о том, что груз прибыл, в отличие от предварительного уведомления, которое направляется до прибытия груза. Было

высказано предположение о необходимости дальнейшего разъяснения характера обсуждаемого уведомления.

79. Было предложено изменить пункт 5, с тем чтобы он более четко определял ответственность перевозчика и обеспечивал, чтобы в отношении перевозчика не действовала постоянная ответственность в тех случаях, когда перевозчик не имеет возможности уничтожить или продать груз. Было высказано предположение о том, что перевозчика следует освободить от постоянной ответственности за повреждение груза или другую потерю или повреждение, которые являются следствием того, что груз не получен грузополучателем, при условии, что груз был передан надлежащему органу терминала, государственному органу или другому независимому лицу или органу, который позаботился о грузе. Это предложение не получило поддержки.

80. Было предложено исключить слова "и что перевозчик знал или должен был знать, что непринятие им таких мер повлечет за собой потерю или повреждение груза". Это предложение не получило достаточной поддержки, поскольку было сочтено, что это положение применяется в тех случаях, когда сторона, заинтересованная в грузе, не выполнила свои обязательства и поэтому при таких обстоятельствах на перевозчика не следует возлагать неоправданно тяжелое бремя.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пунктов 3-5 проекта статьи 50

81. Рабочая группа согласилась с тем, что текст пунктов 3-5 проекта статьи 50 следует сохранить при условии разъяснения того, что уведомлением, упомянутым в пункте 3, является уведомление о том, что груз прибыл в пункт назначения.

Пункт 4

82. Было предложено оговорить в пункте 4 срок, в течение которого перевозчик удерживает доходы от продажи груза.

83. Рабочая группа пришла к согласию о том, что данный пункт следует сохранить и что вопрос о сроке должен регулироваться внутренним правом.

Проект статьи 51. Удержание груза

84. Внимание Рабочей группы было обращено на достигнутое ею на ее семнадцатой сессии согласие включить в проект документа положение, касающееся удержания груза (см. A/CN.9/594, пункты 114-117).

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 51

85. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 51, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Глава 11 – Права контролирующей стороны

86. Поскольку нынешнее название главы не отражает в полной мере ее содержание, было предложено назвать ее "Право контроля".

87. Рабочая группа согласилась о том, что вопрос о названии данной главы она рассмотрит после завершения обсуждения ее проектов статей.

Проект статьи 52. Осуществление и объем права контроля над грузом

88. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что текст проекта статьи 52 был пересмотрен после обсуждения данного положения Рабочей группой, которое было проведено в последний раз на ее семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 10-16).

89. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 52 является приемлемым.

Проект статьи 53. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом

Пункт 1(b)

90. Рабочая группа продолжила рассмотрение текста проекта статьи 53, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что в пункте 1(b) проекта статьи 53 конкретно не именуется сторона, которой должно направляться уведомление. Было отмечено, что использованное в пункте 1(b) слово "его" уже указывает на то, что стороной, которой должно быть направлено уведомление, является перевозчик.

Пункт 2 "[предусмотрено] [указано] [оговорено]"

91. Затем Рабочая группа рассмотрела три варианта, изложенные во вводной части текста пункта 2 проекта статьи 53. Был достигнут широкий консенсус в отношении того, что в целях сохранения последовательности в проекте конвенции к данному проекту статьи должен быть применен тот же подход, что и подход, согласованный Рабочей группой в отношении вариантов во вводной части текста проекта статьи 47.

Пункт 3

92. Была высказана точка зрения о том, что в интересах обеспечения последовательности подход, примененный в подпункте (с) проекта статьи 49 в отношении выдачи множественных оригиналов оборотного транспортного документа, должен быть отражен в подпунктах 3(b) и 3(c) проекта статьи 53. Было высказано мнение о том, что действие подпунктов 3(b) и 3(c) проекта статьи 53 также должно быть ограничено случаями, когда в оборотном транспортном документе прямо указывается, что было выдано более одного оригинала. В ответ на это мнение было отмечено, что эти два положения преследуют различные цели. Согласно подпункту (с) проекта статьи 49 в случаях, когда было выдано более одного оригинала оборотного транспортного документа, перевозчик, сдавший груз держателю одного из оригиналов транспортного документа, будет освобождаться от ответственности по отношению к возможным держателям других транспортных документов. В то же время в контексте пункта 3 проекта статьи 53 передача права контроля третьей стороне может повлечь за собой неблагоприятные последствия для прав держателей оставшихся транспортных документов, поскольку держатели, приобретшие свои права добросовестно, получают общую защиту по проекту

конвенции. В силу этого к Рабочей группе был обращен настоятельный призыв тщательно рассмотреть желательность обеспечения полного согласования между подпунктом (с) проекта статьи 49 и пунктом 3 проекта статьи 53.

Пункт 5

93. Было внесено предложение исключить слова "в соответствии с настоящей Конвенцией" из пункта 5 проекта статьи 53, поскольку эта формулировка предполагает, что право контроля не будет прекращаться, несмотря на факт сдачи груза, если по каким бы то ни было причинам практические аспекты сдачи не будут в полной мере соответствовать положениям договора перевозки. Сохранение права контроля, невзирая на фактическую сдачу груза, представляет собой, как было указано, аномальную ситуацию, противоречащую, кроме того, пункту 2 проекта статьи 52, в котором срок действия права контроля ограничивается "всем периодом ответственности перевозчика". Поддержка была выражена как этому предложению, так и альтернативному предложению полностью исключить пункт 5, поскольку, как было указано, он является излишним в свете пункта 2 проекта статьи 52.

94. В ответ на эти предложения было отмечено, что на практике могут возникать ситуации, когда права контролирующей стороны необходимо сохранить даже после фактического осуществления сдачи груза. Перевозчик может сдать груз против гарантийного письма в случаях, например, когда лицо, требующее сдачи, не может представить оборотный транспортный документ. Такие случаи сдачи груза в проекте конвенции не рассматриваются, и законный держатель транспортного документа не должен лишаться права контроля при этих обстоятельствах, поскольку подобный порядок может неблагоприятно сказаться на имеющихся в его распоряжении средствах защиты. К Рабочей группе был обращен настоятельный призыв рассмотреть эти возможные ситуации до принятия решения об исключении слов "в соответствии с настоящей Конвенцией" или об исключении пункта 5 проекта статьи 53 полностью.

Пункт 6

95. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в пункт 6 проекта статьи 53 были внесены незначительные изменения на основании решения, принятого Рабочей группой при последнем рассмотрении данного положения на ее семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 42-45). После обсуждения взаимосвязи между пунктом 6 проекта статьи 53 и проектом статьи 60, а также всей главой 12 было достигнуто согласие отложить обсуждение пункта 6 до завершения рассмотрения проекта статьи 60 и главы 12 (см. пункты 122-124 ниже).

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 53

96. Рабочая группа согласилась о следующем:

- текст пункта 1 проекта статьи 53, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым;
- альтернативные формулировки "[предусмотрено]" и "[указано]" во вводной части текста пункта 2 следует сохранить в квадратных скобках

для будущего рассмотрения, а третий вариант "[оговорено]" – исключить;

- Секретариату следует сопоставить текст подпунктов 3(b) и (c) проекта статьи 53 и подпункта (c) проекта статьи 49 и изучить вопрос о желательности согласования этих положений и о той степени, в которой это следует сделать;
- текст пункта 5 проекта статьи 53 следует взять в квадратные скобки до того момента, пока не будет установлено, что исключение данного пункта не нанесет ущерба содержанию проекта документа. В дополнение к этому следует изучить вопрос о том, будет ли практически возможным исключение из пункта 5 только последних слов "в соответствии с настоящей Конвенцией".

Проект статьи 54. Выполнение инструкций перевозчиком

Пункт 2

97. В целях обеспечения сбалансированности прав заинтересованных сторон было предложено добавить перед словами "выполнения им любой инструкции" в тексте пункта 2 проекта статьи 54 слово "заботливого". Была отмечена необходимость в том или ином ограничении концепции выполнения инструкций, с тем чтобы контролирующая сторона не несла ответственности за дополнительные расходы или ущерб, относимые на счет того, что перевозчик не проявил заботливого отношения при выполнении инструкций контролирующей стороны. Это предложение получило широкую поддержку.

98. Было предложено исключить из пункта 2 проекта статьи 54 текст в квадратных скобках, поскольку Рабочая группа на своей девятнадцатой сессии постановила исключить любые ссылки на ответственность грузоотправителя по договору за задержку (см. A/CN.9/621, пункты 177-184). Исключения текста в квадратных скобках в пункте 2 проекта статьи 54 требует последовательное выполнение этого ранее принятого решения, поскольку грузоотправитель по договору и контролирующая сторона будут часто являться одним и тем же лицом. Предложение об этом исключении было широко поддержано. В некоторых заявлениях в поддержку этого предложения прозвучали, однако, нотки предостережения в связи с тем, что исключение ссылок на ответственность за задержку из пункта 2 проекта статьи 54 не означает, что такой ответственности не возникнет, поскольку в пункте 2 проекта статьи 54 говорится о праве перевозчика на возмещение от контролирующей стороны, в то время как согласно проекту конвенции сам перевозчик несет ответственность за задержку.

99. В ходе обсуждения этого вопроса было высказано мнение о том, что согласно пункту 2 проекта статьи 54 на контролирующую сторону возлагается риск потенциально весьма существенной ответственности. В силу этого Рабочей группе было предложено рассмотреть возможности ограничения этого возлагаемого на контролирующую сторону риска, например, путем ограничения ее ответственности согласно пункту 2 проекта статьи 54 предсказуемыми дополнительными расходами или ответственностью. В Рабочей группе было достигнуто общее согласие о том, что контролирующую сторону можно действительно защитить от непомерных требований о возмещении путем

включения слова "разумные" перед словами "дополнительные расходы". В то же время мнения в Рабочей группе по вопросу о возможном ограничении обязательства контролирующей стороны возместить перевозчику убытки или ущерб, которые он может понести в результате выполнения инструкций контролирующей стороны, разошлись.

100. Рабочей группе было предложено рассмотреть возможные пути реализации предложенного ограничения. К числу внесенных в этой связи предложений относились включение такой формулировки, как "разумно предсказуемые" перед словами "потери или повреждения", а также включение требования о том, чтобы перевозчик уведомлял или оповещал контролируемую сторону о возможных масштабах убытков или потерь, которые он может понести при выполнении полученных от нее инструкций. В то же время в ходе состоявшегося в Рабочей группе обсуждения против этих предложений был высказан ряд возражений. Было указано, что включение любого такого ограничения будет противоречить природе пункта 2 проекта статьи 54, в котором предусматривается, что на контролируемую сторону возлагается обязательство возмещения в порядке регресса, а не независимая ответственность. В этой связи было также отмечено, что в той мере, в которой к контролирующей стороне будут обращаться за предоставлением перевозчику возмещения компенсации, которую он был вынужден уплатить другим грузоотправителям по договору согласно проекту конвенции, эти платежи перевозчику не могут рассматриваться как являющиеся полностью непредсказуемыми для контролирующей стороны. Кроме того, было указано, что любое ограничение, устанавливаемое посредством требования о предсказуемости, будет означать, что на перевозчика будет возлагаться бремя убытков или ущерба в превышение объема, первоначально предполагавшегося контролирующей стороной, а такое решение было сочтено несправедливым. В том же ключе, на перевозчика не должно возлагаться бремя предугадывать все возможные виды убытков или ущерба, которые могут быть причинены инструкцией контролирующей стороны, на него не должны налагаться санкции в виде обязанности нести убытки или ущерб, фактически причиненные только тем фактом, что перевозчик был не способен предсказать убытки или ущерб при изучении инструкций, полученных от контролирующей стороны.

101. Рассмотрев различные высказанные мнения, Рабочая группа согласилась с тем, что было бы предпочтительно воздержаться от включения требования о предсказуемости в качестве условия обязательства контролирующей стороны предоставить перевозчику возмещение согласно пункту 2 проекта статьи 54.

Пункт 4

102. Было предложено сохранить без квадратных скобок текст, приведенный в них в пункте 4 проекта статьи 54. Такое различие в подходе – по сравнению с решением, принятым Рабочей группой в отношении аналогичной формулировки в пункте 2, – было сочтено оправданным на том основании, что в пункте 4 говорится о собственной ответственности перевозчика за задержку, тогда как пункт 2 понимается как косвенно возлагающий ответственность за задержку на контролируемую сторону. Предложение о снятии квадратных скобок и сохранении текста получило широкую поддержку, поскольку это позволит обеспечить более четкую правовую определенность путем ясного указания на то,

что статьи 17-23 также применяются к ответственности перевозчика согласно пункту 4 проекта статьи 54.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 54

103. Рабочая группа согласилась о следующем:

- до или после слова "дополнительные" в пункте 2 следует включить слово "разумные";
- перед словами "выполнения им любой инструкции" в пункте 2 следует включить слово "заботливого";
- текст в квадратных скобках в пункте 2 следует исключить; и
- текст в квадратных скобках в пункте 4 следует сохранить без квадратных скобок.

Проект статьи 55. Подразумеваемая сдача груза

104. Была выражена озабоченность относительно ссылки на главу 10 в проекте статьи 55. Был поставлен вопрос о том, должны ли требования направлять уведомление о прибытии применяться в случаях, когда груз сдается согласно инструкциям контролирующей стороны. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 55 является приемлемым по существу.

Проект статьи 56. Изменения в договоре перевозки

105. Отмечалось, что, согласно пункту 2 проекта статьи 56, изменения в договоре перевозки необходимо указывать в оборотном транспортном документе или включать в оборотную транспортную электронную запись, но что их включение в необоротные транспортные документы или транспортные электронные записи возможно по усмотрению контролирующей стороны. Некоторые сомнения высказывались в отношении ясности слов "по усмотрению" и было предложено исключить их, с тем чтобы рассматривать оборотные и необоротные транспортные документы и транспортные электронные записи одинаковым образом. Однако это предложение не было принято, поскольку необоротные транспортные документы и транспортные электронные записи являются лишь одним из средств подтверждения договора перевозки, а не единственным средством, чтобы рассматривать их одинаково, так как оборотные транспортные документы и транспортные электронные записи неоправданно повысят их статус, а также создадут практические трудности для возвращения необоротных документов и записей с целью внесения в них изменений. Кроме того, подчеркивалось, что перевозчик всегда имеет возможность выдать новые необоротные транспортные документы или транспортные электронные записи, если он этого пожелает. Однако Рабочая группа поддержала предложение о замене слов "по усмотрению" словами "по просьбе".

106. В ответ на вопрос о том, должны ли также включаться в пункт 2 проекта статьи 56 необоротные транспортные документы, подлежащие передаче, Рабочая группа согласилась с тем, что они должны быть включены и что они должны рассматриваться подобно оборотным транспортным документам.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 56

107. Рабочая группа согласилась с тем, что:

- один и тот же режим должен действовать в отношении необоротных транспортных документов, подлежащих передаче, и в отношении оборотных транспортных документов в пункте 2 проекта статьи 56, и что следует просить Секретариат внести в текст соответствующие коррективы; и
- в пункте 2 выражение "по усмотрению контролирующей стороны" следует заменить выражением "по просьбе контролирующей стороны".

Проект статьи 57. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику

108. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала проект статьи 57 о предоставлении дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику на своей семнадцатой сессии (см. A/CN.9/595, пункты 60-64).

109. Было разъяснено, что проект статьи 57 имеет своей целью не установление дополнительного обязательства в отношении лиц, заинтересованных в грузе, но обеспечение механизма, с помощью которого перевозчик мог бы получить дополнительную информацию, инструкции и документы, ставшие необходимыми в ходе перевозки. Отмечалось, что, хотя проект статьи 29, по-видимому, является очень похожим, он касается иного обязательства, т.е. обязательства грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов, как предварительного условия для перевозки груза.

110. В ходе дальнейших пояснений Рабочая группа приняла к сведению тот факт, что проект статьи 57 имеет целью создать систему, с помощью которой перевозчик не только получает инструкции от контролирующей стороны в соответствии с проектами статей 52 и 53, но и может также запросить информацию, инструкции или документы от контролирующей стороны в соответствии с проектом статьи 57. Если в ходе перевозки возникнет такая необходимость в инструкциях, информации или документах, то это положение предназначено для того, чтобы возложить на контролируемую сторону бремя признания того, что его обязательство перед перевозчиком в этом отношении является весьма важным.

111. В то время как некоторые из членов Рабочей группы полагали, что последствия невыполнения обязательства, предусмотренного в проекте статьи 57, должны быть оставлены на усмотрение внутреннего права, было высказано мнение о том, что практический подход в соответствии с проектом конвенции в случае возникновения потери или повреждений в результате невыполнения контролирующей стороной обязательства предоставить такую информацию, инструкции или документы должен состоять в том, что перевозчик может обращаться к проекту статьи 17(3)(h) для освобождения от ответственности за эту потерю или повреждение.

112. Отмечалось, что проект статьи 29 содержит обязательства, схожие с обязательствами по проекту статьи 57, но что статья 29 касается обязательств

грузоотправителя по договору, а не контролирующей стороны. Было предложено, чтобы для пояснения различия в применении проекта статьи 57 и проекта статьи 29 обязательство, которое предусматривает, что контролирующая сторона "предоставляет такую информацию, инструкции или документы", было сокращено, например, путем изменения положения, разрешающего перевозчику запрашивать информацию, инструкции или документы от контролирующей стороны. Это предложение не было рассмотрено Рабочей группой. Кроме того, несмотря на признание того, что контексты проектов статей 29 и 57 являются различными, было предложено, чтобы Секретариат изучил оба положения, с тем чтобы согласовать подход, применяемый в проекте статьи 57, с подходом, применяемым в проекте статьи 29, например, в отношении своевременного предоставления информации. Это предложение получило поддержку в Рабочей группе.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 57

113. Рабочая группа согласилась о следующем:

- текст проекта статьи 57 следует сохранить в его нынешнем виде; и
- Секретариату следует предложить рассмотреть вопрос о согласовании текста статьи 57 с текстом проекта статьи 29 об обязательствах грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов с учетом различных контекстов проектов статей 29 и 57.

Проект статьи 58. Отступление от положений по договоренности

114. Хотя в Рабочей группе было достигнуто общее согласие в отношении текста положения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81, было указано, что, если Рабочая группа примет решение об изменении и исключении проекта статьи 53(5), исправление необходимо внести и в проект статьи 58. Кроме того, отмечалось, что, если будет исключен проект статьи 53(5), возможно, будет недостаточно в контексте проекта статьи 58 просто заменить ссылку на "пункт 5 статьи 53" ссылкой на "пункт 2 статьи 52". Секретариату было предложено учесть эти редакционные замечания.

Глава 12 – Передача прав

115. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала главу 12 о передаче прав на своей семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 77-78), когда она согласилась с тем, что рассмотрение главы 12 о передаче прав следует отложить до окончания консультаций. Рабочая группа не рассматривала этот текст с того времени, и было указано, что необходимо принять решение по характеру главы 12.

116. С этой целью Рабочая группа заслушала предложение, имеющее целью облегчить обсуждение характера главы 12, которое содержится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.96. Высказывалось мнение о том, что было бы ошибочным для Рабочей группы исключить из проекта конвенции всю главу по той причине, что некоторые ее положения воспринимаются как слишком трудные, слишком

спорные или еще недостаточно созревшие для включения в проект конвенции. Напротив, высказывалось мнение о том, что некоторые из положений главы должны быть сохранены в проекте конвенции как полезные и необходимые. Предлагалось сохранить проект статьи 59 как не вызвавший споров в ходе предыдущего чтения, но исключительно важный с технической точки зрения для целей электронной торговли в порядке обеспечения функциональной эквивалентности с бумажными документами. В том что касается проекта статьи 60, было высказано предположение о том, что пункты 1 и 3 являются весьма важными и должны быть сохранены в проекте конвенции, поскольку они не вызвали особых споров в ходе предыдущих чтений, а также учитывая их важность с точки зрения пояснения правовой позиции таких промежуточных держателей, как банки. Однако было сочтено, что пункт 2 проекта статьи 60 можно исключить, поскольку он касается весьма чувствительного вопроса о передаче ответственности, который, как считается, еще не созрел для включения в проект конвенции. В конечном счете было предложено не сохранять в проекте конвенции проект статьи 61 как являющийся весьма проблемным положением, сочетающим применимое право с материально-правовыми нормами.

117. Решительную поддержку в Рабочей группе получило предложение о частичном сохранении главы 12 в проекте конвенции. Хотя в целом было достигнуто общее согласие в отношении содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.96 предложения относительно того, какие положения должны быть сохранены, ряд делегаций считали, что также важно сохранить проект статьи 60(2) в проекте конвенции для последующего рассмотрения.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении характера главы 12

118. Рабочая группа согласилась о следующем:

- проект статьи 59 следует сохранить в тексте для дальнейшего обсуждения;
- все три пункта проекта статьи 60 следует сохранить в тексте для дальнейшего обсуждения; и
- проект статьи 61 следует исключить из проекта конвенции.

Проект статьи 59. Случай, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана

119. Хотя был поставлен вопрос об уместности использования в пункте 2 слов "выдана ли она приказу или приказу поименованного лица" применительно к оборотным транспортным электронным записям, Рабочая группа одобрила текст проекта статьи 59.

Проект статьи 60. Ответственность держателя

Пункт 1

120. В ходе рассмотрения текста пункта 1 статьи 60 было высказано предположение о том, что, хотя и не являясь неточным, выражение "и не пользующийся каким-либо правом в соответствии с договором перевозки" может восприниматься как отрицательное и поэтому должно быть исключено. В ответ

было высказано мнение о том, что в случае исключения вышеуказанного выражения это положение станет слишком нечетким. Согласно другому мнению, это положение может иметь нежелательное последствие, состоящее в том, что оно будет заранее предвосхищать применение внутреннего права в отношении ответственности держателя, если вышеуказанное выражение будет исключено. Было высказано другое предположение о том, что для снятия озабоченностей, лежащих в основе предложения об исключении, можно было бы просто поменять название статьи на "положение держателя" или что-либо подобное в более нейтральном духе.

121. Рабочая группа в целом одобрила текст пункта 1 в том виде, в каком он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

Пункт 1 и связь с проектом статьи 53(6)

122. Отмечалось, что в то время, как пункт 1 проекта статьи 60 предусматривает, что держатель не принимает на себя никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем, проект статьи 53(6) предусматривает, что лицо, которое передало право контроля над грузом, не воспользовавшись таким правом, освобождается после такой передачи от ответственности, которая возлагается на контролируемую сторону. Было высказано мнение о том, что текст пункта 1 проекта статьи 60 является более точным, нежели текст проекта статьи 53(6).

123. Предлагалось изменить пункт 6 проекта статьи 53, следуя при этом более четкому подходу пункта 1 статьи 60. Это предложение не было рассмотрено, поскольку Рабочая группа решила исключить проект статьи 53(6) полностью.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проектов статей 60(1) и 53(6)

124. Рабочая группа согласилась о следующем:

- текст проекта статьи 60(1) следует сохранить в его нынешнем виде;
- Секретариату следует рассмотреть вопрос о желательности изменения названия статьи на "положение держателя" или подобное выражение; и
- проект статьи 53(6) следует исключить.

Пункт 2

125. Было разъяснено, что, хотя в документе A/CN.9/WG.III/WP.96 предлагалось исключить пункт 2 проекта статьи 60 с тем, чтобы ускорить переговоры по проекту конвенции, делегация, представившая этот документ, полагала, что тем не менее пункт 2 должен играть полезную и важную роль и поэтому должен быть сохранен. Было также указано, что вопросы, рассматриваемые в пункте 2, предусматривают большую согласованность в проекте конвенции. Поскольку в проекте согласован вопрос о передаче прав, высказывалось мнение о том, что весьма уместно добиваться также согласования и вопроса о передаче ответственности, как это предусмотрено в пункте 2. В силу этих причин некоторые члены Рабочей группы поддержали предложение о сохранении пункта 2.

126. Однако другие члены Рабочей группы поддержали предложение об исключении пункта 2, как являющегося слишком спорным для того, чтобы суметь своевременно согласовать его содержание для завершения работы над проектом конвенции. В частности, отмечалось, что предлагаемая в проекте положения концепция, согласно которой ответственность включается в транспортный документ или в транспортную электронную запись, не существует ни в одной из правовых систем, и поэтому будет весьма сложно пытаться согласовать приемлемым образом этот вопрос. Высказывалось опасение, что включение пункта 2 в проект конвенции приведет к тому, что некоторые страны не будут готовы ратифицировать проект конвенции, и это будет слишком большой ценой за включение столь маловажного положения. Такое мнение также получило некоторую поддержку.

127. В ответ было высказано предположение о том, что в пункте 1 проекта статьи 60 уже указывается, что держатель несет определенный объем ответственности, и что пункт 2 фактически стремится ограничить эту потенциальную ответственность обязательствами, содержащимися в транспортном документе или в транспортной электронной записи. Подобным образом было отмечено, что простое исключение пункта 2 необязательно снимет всю ответственность с держателя в соответствии с проектом конвенции и что в случае принятия Рабочей группой решения исключить это положение проект конвенции должен быть тщательно пересмотрен для обеспечения того, чтобы там не осталось норм, возлагающих ответственность на держателя.

128. Несмотря на различные точки зрения в отношении того, как лучше поступить с пунктом 2, обе стороны в Рабочей группе – выступающие за сохранение и выступающие за исключение этого положения – были единодушны в том, что, независимо от судьбы этого положения, первый альтернативный текст в квадратных скобках является более предпочтительным. Как таковой, первый вариант следует сохранить, исключив квадратные скобки, а второй альтернативный текст в квадратных скобках должен быть исключен полностью. Далее был затронут редакционный вопрос о том, не лучше ли заменить в первом альтернативном тексте выражение "liabilities imposed on it" выражением "liabilities provided for", с тем чтобы отразить тот факт, что документ или запись не будут приводить к возложению ответственности на держателя.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 60(2)

129. Рабочая группа согласилась о следующем:

- текст проекта статьи 60(2) следует сохранить, заключив его, однако, в квадратные скобки, с тем чтобы указать на различные мнения членов Рабочей группы; и
- первый альтернативный текст в квадратных скобках следует сохранить, а квадратные скобки исключить, исключив также второй альтернативный текст.

Пункт 3

130. Хотя в Рабочей группе было достигнуто общее согласие в отношении текста проекта пункта 3, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был поставлен вопрос о том, является ли необходимой вводная часть текста этого

пункта "Для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи [и статьи 44]". Некоторую поддержку получило мнение о том, что это выражение, по-видимому, не представляется необходимым, но что следует внимательно просмотреть текст проекта конвенции, с тем чтобы обеспечить, что нет никаких других дополнительных положений в тексте, к которым этот пункт не должен применяться, что тем самым подготовит почву для исключения вводного выражения.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проектов статьи 60(3)

131. Рабочая группа согласилась о следующем:

- текст пункта 3 следует сохранить в тексте без квадратных скобок, но включая заключенный в них текст; и
- проект конвенции следует изучить, с тем чтобы определить, нельзя ли без ущерба для текста исключить вводное выражение "Для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи [и статьи 44]".

Проект статьи 61. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдана

132. Хотя в Рабочей группе было достигнуто общее согласие в отношении того, что проект статьи 61 должен быть исключен из проекта конвенции, было отмечено, что в то время как подпункты (a), (b) и (c) являются положениями применимых норм, которые создают проблему, подпункт (d) является материально-правовым положением. Был поставлен вопрос о том, нельзя ли сохранить подпункт (d) в проекте конвенции, поскольку в нем рассматриваются важные аспекты передачи прав и ответственности. В ответ было указано, что, хотя подпункт (d) не затрагивает международное частное право, он, тем не менее, является весьма спорным, особенно его подпункт (iii), касающийся солидарной ответственности лица, передающего право, и лица, которому передается право, по обязательствам, которые связаны с передаваемым правом. Поэтому было высказано мнение о том, что подпункт (d) следует также исключить из проекта конвенции и, возможно, рассмотреть его в рамках будущей работы.

Глава 13 – Пределы ответственности

Проект статьи 62. Пределы ответственности

133. Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению текста проекта статьи 62, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

Общие замечания

134. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что до настоящего времени она проводила лишь общий обмен мнениями по вопросу о пределах ответственности. Аналитический характер этого ранее состоявшегося обсуждения отражен в том факте, что в пункте 1 данного проекта статьи по-прежнему не указывается предлагаемый численный показатель применительно к пределам ответственности перевозчика.

135. В порядке общего замечания внимание Рабочей группы было обращено на ранее достигнутое на ее восемнадцатой сессии (Вена, 6-17 ноября 2006 года) понимание, согласно которому любое решение в отношении предела ответственности должно рассматриваться в качестве одного из элементов общего баланса в режиме ответственности, предусматриваемом в проекте конвенции (A/CN.9/616, пункт 171). Поддержку получило предложение о том, что рассмотрение предела ответственности перевозчика согласно пункту 1 проекта статьи 62 должно проводиться с учетом определенных других положений проекта конвенции, включая следующие: специальная процедура изменения уровня ограничения ответственности перевозчика (проект статьи 99); число государств, требуемое для вступления конвенции в силу (пункт 1 проекта статьи 97); положения, допускающие применение других международных договоров и внутреннего права в целях урегулирования вопросов об ответственности перевозчика в случае локализованного ущерба (проект статьи 26 и предусматриваемый текст нового проекта статьи 26 бис (см. A/CN.9/621, пункты 189-192)); и специальное правило для нелокализованных потери или повреждения (пункт 2 проекта статьи 62).

Доводы в пользу пределов ответственности, приближенных к пределам Гамбургских правил

136. Была выражена широкая и решительная поддержка мнения о том, что в проекте конвенции должны быть увеличены пределы ответственности перевозчика по сравнению с пределами, предусматриваемыми согласно Гаагско-Висбийским правилам, и что новые пределы не должны быть меньше пределов, устанавливаемых в Гамбургских правилах (т.е. 835 специальных прав заимствования ("СПЗ") за место или 2,5 СПЗ за килограмм веса брутто потерянного или поврежденного груза). Прозвучали также выступления в поддержку точки зрения о том, что пределы ответственности Гамбургских правил почти через тридцать лет после принятия этого документа уже не отражают реалий, существующих в области торговли и международных перевозок, и что, таким образом, в проекте конвенции следует предусмотреть существенное повышение по отношению к суммам, установленным в Гамбургских правилах, и, в идеале, увеличить уровень ограничения применительно к месту до 1 200 СПЗ или, по меньшей мере, до уровня, предусмотренного в Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (т.е. до 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки или до 2,75 расчетной единицы за килограмм веса брутто потерянного или поврежденного груза).

137. В качестве еще одного довода в пользу увеличения пределов ответственности было указано, что пределы ответственности в контексте смешанных перевозок существенно превышают морские пределы, установленные в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах. Было разъяснено, что для перевозчиков, участвующих в смешанных перевозках, обычно устанавливаются иные пределы ответственности (от 8,33 СПЗ за килограмм автомобильного груза до уже 17 СПЗ за килограмм авиагруза). Поскольку проект конвенции применяется к перевозкам "от двери до двери", пределы ответственности, предусматриваемые в пункте 1 статьи 62, не должны быть значительно ниже пределов ответственности, применимых к другим видам перевозок. Если пределы ответственности перевозчика не удастся установить на

таком уровне, который был бы приемлемым по сравнению с другими видами перевозок, то это может воспрепятствовать присоединению некоторых стран к проекту конвенции, если им не будет предоставлена возможность применять более высокие пределы к внутренним или нелокализованным случаям потери или повреждения, а этот результат, как было признано, противоречит цели достижения более высокой степени унификации.

138. Было отмечено, что широкое распространение контейнеризации означает, что менее дорогостоящие грузы могут перевозиться в контейнерах на более выгодных экономических условиях, чем это было в прошлом. Таким образом, утверждение о том, что пределов ответственности, предусмотренных по Гаагско-Висбийским правилам, будет достаточно для покрытия большинства связанных с грузом требований, средняя сумма которых будет меньше установленных Гаагско-Висбийскими правилами пределов, может ввести в заблуждение и подорвать попытки принять решение о справедливых пределах ответственности перевозчика. Было указано, что стоимость дорогостоящих грузов, напротив, увеличилась за истекшее время и что инфляция также оказала очевидное воздействие на стоимость грузов и обесценила суммы ограничения, действующие с момента принятия существующих морских транспортных конвенций, которые были заключены десятилетия тому назад. Возможность увеличения ответственности перевозчика в результате декларации фактической стоимости груза не является, как было указано, эффективным решением, поскольку адвалорные ставки фрахта иногда носят запретительный характер и в любом случае являются слишком высокими для большинства грузоотправителей по договору из развивающихся стран.

139. Далее было отмечено, что в современном мире значительный объем дорогостоящих грузов перевозится морем, которое для многих стран является единственным практическим возможным путем для ведения внешней торговли. Значительная доля этих грузов (таких, как бумажные рулоны, автомобили, тяжелое оборудование и составные компоненты промышленных предприятий) не пакуется для целей перевозки, и, таким образом, пределы ответственности за вес брутто перевозимого груза согласно Гаагско-Висбийским правилам отнюдь не обеспечивают адекватной компенсации. Примечательные доказательства, полученные от страховщиков груза, свидетельствуют о том, что в большинстве случаев они сами покроют сумму страховых требований, не обращаясь к страховщикам перевозчика, поскольку суммы, которые могли бы быть возмещены, будут незначительными по сравнению с платежами, осуществленными владельцам груза. Помимо увеличения ограничения применительно к месту груза Рабочей группе было предложено рассмотреть существенное увеличение пределов применительно к весу брутто груза, с тем чтобы привести их в соответствие с более высокими пределами, применяемыми в настоящее время к автомобильным перевозкам согласно Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года ("КДПГ") (т.е. 8,33 СПЗ за килограмм веса брутто).

140. Был также выдвинут довод о том, что увеличение пределов ответственности не приведет, по всей вероятности, к каким-либо существенным последствиям с точки зрения страхования ответственности перевозчиков с учетом относительно небольшой доли расходов на страхование в ставках фрахта. Было указано, что исследования, проведенные во время вступления Гамбургских

правил в силу, позволили сделать вывод о том, что увеличение пределов ответственности, введенное согласно Гамбургским правилам, повысит ставки фрахта при линейных перевозках только максимум на 0,5 процента общих фрахтовых ставок. В некоторых странах за истекшее время пределы ответственности при внутренних морских перевозках выросли до 17 СПЗ за килограмм веса брутто, причем соответствующая отрасль транспорта не почувствовала каких бы то ни было неблагоприятных последствий.

141. Было также указано, что увеличение ответственности перевозчиков перенесет на их страхователей часть рисков, в отношении которых грузовладельцы в настоящее время приобретают страховое покрытие груза. Был приведен довод о том, что уже этот факт может воспрепятствовать увеличению расходов на перевозку, которые в конечном итоге будут перекладываться на потребителей, поскольку, как это известно, ассоциации взаимного страхования ("клубы P&I") работают весьма эффективно и могут предлагать своим участникам расширенное покрытие по более низким ставкам, чем те, которые компании, занимающиеся коммерческим страхованием, предлагают грузовладельцам.

142. Внимание Рабочей группы было далее обращено на то, что принцип денежного ограничения ответственности перевозчика был введен в начале XX века как компромисс в целях запрета применявшейся перевозчиками практики одностороннего исключения своей ответственности за потерю или повреждение груза в то время, когда в отношении подобной ответственности в большинстве национальных законов не устанавливалось денежных пределов. В отличие от транспортной отрасли законодательные пределы ответственности установлены в весьма немногих других секторах экономической деятельности. Кроме того, морские перевозчики уже пользуются двойным ограничением ответственности. Так, стоимость груза уже устанавливает предел для общей ответственности перевозчика, в том числе за последующие убытки или ущерб, причиненные потерей или повреждением груза. Применительно к дорогостоящим грузам ответственность перевозчика еще раз ограничивается денежным пределом, установленным в применимых законах или международных конвенциях. Сочетание этих норм уже ставит перевозчиков в привилегированное положение по сравнению с другими коммерческими предприятиями, и это обстоятельство необходимо учитывать при рассмотрении надлежащих денежных пределов ответственности, стагнации которых на уровне, губительном для владельцев груза, допустить нельзя.

143. Помимо исторических и коммерческих аспектов, которые обсуждались Рабочей группой при рассмотрении факторов, связанных с выбором надлежащего уровня ограничения ответственности перевозчика, к Рабочей группе был обращен призыв учитывать и некоторые дополнительные факторы. В частности, было указано, что следует принимать во внимание необходимость обеспечения широкой приемлемости проекта конвенции, в том числе посредством тщательного изучения уровня ограничения ответственности перевозчика относительно ранее заключенных морских транспортных конвенций. Поддержку получило мнение о предпочтительности отыскания среднего подхода в выборе надлежащего уровня ответственности, что может потребовать повышения по сравнению с историческими уровнями, предусмотренными конвенциями о морских перевозках. К настоящему времени

Гамбургские правила ратифицировали 33 страны и ряд других стран согласовали пределы ответственности, предусмотренные их внутренним законодательством, с пределами, установленными в Гамбургских правилах. Было указано на то, что убедить национальных законодателей и ответственных за выработку политики лиц в этих странах согласиться с пределами ответственности, которые будут установлены в документе, окончательная доработка которого запланирована на 2008 год, и которые будут ниже, чем пределы, установленные Гамбургскими правилами в 1978 году, будет чрезвычайно сложно. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что любое решение, кроме существенного повышения уровня ответственности по отношению к ранее заключенным морским конвенциям, может быть воспринято как шаг не вперед, а назад.

Доводы в пользу пределов ответственности, приближенных к пределам Гаагско-Висбийских правил

144. В ответ на призывы к существенному увеличению пределов ответственности была также выражена решительная поддержка мнения о том, что в проекте конвенции следует попытаться установить пределы ответственности перевозчика, приближенные к пределам, предусмотренным в Гаагско-Висбийских правилах (т.е. 666,67 СПЗ за место или 2 СПЗ за килограмм веса брутто потерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какой из этих пределов является более высоким), при, возможно, незначительном повышении.

145. Внимание Рабочей группы было обращено на общий принцип, в силу которого в проект конвенции и другие транспортные конвенции было включено ограничение ответственности перевозчика. Было отмечено, что основная цель положений об ограничении ответственности состоит в регулировании отношений между двумя коммерческими сторонами для предоставления каждой из них права на получение экономической выгоды. Напоминалось о том, что перевозчик, не имея возможности воспользоваться ограничением ответственности, будет нести полную ответственность за любую потерю или повреждение, при том что в случаях, когда груз перевозится в контейнерах, перевозчику не будет известно о содержании контейнеров, что потенциально возлагает на него весьма высокие и непредсказуемые риски. Вместо оплаты дорогостоящих расходов на страхование и для того, чтобы распределить бремя этого потенциально весьма высокого риска, перевозчику потребуются частично переложить его на каждого грузоотправителя через повышение ставок фрахта. Если будет разрешено ограничение ответственности перевозчика, такое распределение риска позволит сократить расходы как для грузоотправителей, так и для перевозчиков за счет договоренности о том, что полная компенсация дорогостоящих потерь будет невозможна. Далее было отмечено, что цель надлежащего ограничения ответственности будет состоять в сведении уровня возмещения по некоторым требованиям к сумме ограничения, и притом такой предел не будет затрагивать слишком большой доли требований. Было также отмечено, что оптимальный уровень ограничения будет достаточно высоким для стимулирования перевозчиков к проявлению должной заботливости о грузе, однако достаточно низким для отсеечения чрезмерных требований, и притом будет предусматриваться надлежащее распределение риска между коммерческими сторонами.

146. Было высказано мнение о том, что пределы ответственности, предусмотренные в Гагских или Гагско-Висбийских правилах, являются, как показала практика, удовлетворительными. Было отмечено, что ограничение ответственности перевозчика, как оно устанавливается в пункте 1, позволяет использовать уровни ограничения на основании места груза или на основании килограмма веса, в зависимости от того, какой из этих пределов является более высоким. Кроме того, напоминалось о том, что в Гагских правилах устанавливается ограничение только применительно к месту груза, в то время как в Гагско-Висбийских и Гамбургских правилах содержатся положения об ограничении как на основании места груза, так и килограмма его веса, причем следует учитывать и тот факт, что все эти конвенции были заключены до формирования современной практики контейнерных перевозок. Было указано, что важность этого соображения состоит в том, что до широкого распространения контейнеризации большинство грузов перевозилось в решетчатой таре или крупных деревянных ящиках, которые считались одним местом груза, а с широким распространением использования контейнеров уровень ответственности на основании места груза стал определяться исходя не из этого понимания, а с учетом количества упаковок внутри контейнера. Такое развитие практики привело к увеличению сумм, подлежащих возмещению перевозчиком, по сравнению с теми уровнями, которые допускались бы при применении ограничения на основе веса или действовавшего до появления контейнеров ограничения на основе места груза. Далее было отмечено, что с помощью использования того или иного метода упаковки груза для перевозки перевозчик в конечном итоге может в одностороннем порядке избрать порядок расчета в связи с любыми претензиями из потери или повреждения: на основе грузовых мест или веса груза.

147. Было заявлено, что важнейшая цель ограничения ответственности заключается в обеспечении предсказуемости и определенности. Было отмечено, что даже в соответствии с пределами ответственности, установленными согласно Гагско-Висбийским правилам, около 90 процентов потери груза полностью компенсируются на основе либо ограничения в расчете на место, либо ограничения в расчете за килограмм, поскольку стоимость большинства грузов, перевозимых морем, не превышает пределов Гагско-Висбийских правил. В порядке разъяснения было указано, что места в практике современных контейнерных перевозок стали в целом меньше по размеру и что, как правило, признается, что при контейнерных перевозках понятие "место" применяется к отдельным упаковкам внутри контейнера, но не к самому контейнеру. В том же ключе было заявлено, что за время, истекшее после принятия Гагско-Висбийского протокола, ставки фрахта в секторе морских перевозок сократились и что такое сокращение обеспечило возможность перевозки грузов весьма низкой стоимости.

148. Было также отмечено, что ожидание того, что пределы ответственности обеспечат компенсацию стоимости груза в случае потери или повреждения при перевозке любой предположительно возможной партии груза, было бы некорректным. Напоминалось о том, что в пункте 1 предусматривается исключение для случаев, когда "характер и стоимость" потерянного или поврежденного груза были заявлены грузоотправителем по договору до отправки и включены в договорные условия или когда стороны договора перевозки согласовали более высокую сумму. Грузоотправители по договору,

которые сдают для перевозки дорогостоящий груз, должны быть осведомлены, как ожидается, о применимых пределах ответственности, и у них имеется выбор в вопросе о том, заявить ли фактическую стоимость груза против уплаты сопоставимо более высокого фрахта или же приобрести дополнительное страховое покрытие в отношении сумм, не возмещаемых перевозчиком.

149. Кроме того, было еще раз заявлено о том, что пределы ответственности, устанавливаемые в Гаагско-Висбийских правилах, часто на практике являются намного более высокими, чем это представляется на первый взгляд, и что с учетом объемов контейнерных перевозок и установленного применительно к ним предела ответственности они часто намного превышают пределы, предусматриваемые режимами перевозок отдельными видами транспорта, при которых пределы ответственности для возмещения основываются исключительно на весе груза. В качестве примера было указано, что с учетом обычно более высокой стоимости груза, перевозимого по воздуху, пределы ответственности, установленные в Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, Монреаль, 1999 год ("Монреальская конвенция") (т.е. 17 СПЗ за килограмм веса брутто), покрывают только 60 процентов требований из потери или повреждения авиагрузов. Доля грузовых требований, покрываемая пределами ответственности, установленными в КДПГ (т.е. 8,33 СПЗ за килограмм веса брутто), вероятно, составляет, как было указано, даже менее 60 процентов.

150. Также в поддержку мнения о том, что предусмотренные в Гаагских или Гаагско-Висбийских правилах пределы ответственности являются удовлетворительными, было далее указано, что уровни ограничения по другим транспортным конвенциям, таким, как конвенции КДПГ или Унифицированные правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом, Дополнение В к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом, с поправками, внесенными в соответствии с Протоколом об изменении 1999 года (КМЖП-МГК), не могут быть прямо сопоставлены с пределами, предусмотренными конвенциями о морских перевозках, поскольку некоторые конвенции о перевозках отдельными видами транспорта используют только уровни ограничения, основывающиеся на килограмме веса груза. Таким образом, было указано, что, хотя уровень ограничения в расчете на килограмм веса намного превышает уровень Гаагско-Висбийских правил, на практике уровень возмещения согласно тем конвенциям, которые разрешают расчет пределов ограничения на основании места груза, является намного более высоким. Было также заявлено, что некоторые другие конвенции, например Монреальская конвенция, устанавливают высокий уровень ограничения по сравнению с другими транспортными конвенциями, при том что они содержат положения, исключающие возможность превышения ограничения ответственности даже в случае умышленных действий или кражи, и что фрахт, подлежащий уплате за вид перевозки, охватываемой такими другими транспортными конвенциями, намного превышает фрахт по морским транспортным конвенциям. Кроме того, было отмечено, что сопоставление режимов конвенций по отдельным видам транспорта может ввести в заблуждение, поскольку каждая конвенция содержит положения, конкретно приспособленные к условиям того или иного вида перевозки. В этой связи было указано, что реальную помощь могло бы оказать ознакомление с фактическими цифрами возмещения в случаях потери или повреждения груза и информацией о

том, в какой мере при расчете такого возмещения использовались пределы на основании места или килограмма груза, при том, однако, что такие сведения должны запрашиваться из самых различных источников и получить их весьма трудно.

151. Также в поддержку мнения о достаточности пределов ответственности, установленных в Гаагско-Висбийских правилах, была высказана точка зрения о том, что в секторе перевозок массовых грузов не было отмечено значительного повышения стоимости грузов со времени ранее заключенных морских конвенций и что в секторе линейных перевозок средняя стоимость груза, помещенного внутри контейнеров, также существенно не выросла. Было высказано предостережение в связи с тем, что установление предела ограничения ответственности перевозчика на уровне, предусмотренном Гамбургскими правилами, которые в настоящее время регулируют лишь относительно небольшую долю мировых морских перевозок, будет представлять собой существенное увеличение применительно к самой крупной доле морских грузовых перевозок, которые регулируются в настоящее время более низкими пределами Гаагско-Висбийских правил или даже еще более низкими пределами, как, например, в случае самых крупных мировых экономик. Необходимость в покрытии и распределении более высоких расходов, вызванных увеличением пределов ответственности, обусловит такое положение, при котором будет ожидатьсся уплата более высокого фрахта за недорогостоящий груз, даже в обстоятельствах, когда увеличение пределов ответственности не повлечет благоприятных последствий для такого груза, а это будет означать, что отправители менее дорогостоящих грузов, таких как сырьевые товары, будут на практике субсидировать отправителей самых дорогостоящих грузов.

Сфера действия пункта 1

152. Была выражена обеспокоенность в отношении применения пределов ответственности, предусматриваемых в пункте 1, к "ответственности перевозчика за нарушение его обязательств по настоящей Конвенции". Было отмечено, что эта формулировка заменила слова "ответственность перевозчика за потерю или повреждение, причиненные грузу или связанные с ним" во всем тексте проекта конвенции при его сведении в консолидированный вариант в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Формулировка "ответственность за потерю или повреждение, причиненные грузу или связанные с ним", которая используется в Гаагско-Висбийских правилах, была расценена как расплывчатая и вызывающая неопределенность, и было сочтено, что использование формулировки "нарушение его обязательств по настоящей Конвенции" представляет собой редакционное улучшение, наделяющее проект конвенции большей ясностью.

153. В то же время было указано, что, хотя замена формулировок, возможно, и не преследовала цели изменения сферы действия данного положения, представляется, что пределы ответственности, предусматриваемые в пункте 1 проекта конвенции, являются более широкими, чем пределы, установленные в Гаагско-Висбийских правилах, поскольку они применяются ко всем нарушениям обязательств перевозчика согласно проекту конвенции, а не только в отношении утраты или повреждений, причиненных грузу или связанных с ним. Было высказано предостережение в связи с тем, что Рабочей группе не следует переоценивать различия в сфере применения, предположительно вытекающие из

использования этих двух терминов, и было отмечено, что основным дополнительным обязательством, охватываемым обеими формулировками, является ответственность из ненадлежащей сдачи груза, которая также предусматривается, хотя и не прямо, Гаагско-Висбийскими правилами. Кроме того, было указано, что основное дополнительное обязательство, которое в настоящее время охватывается проектом конвенции и которое не было включено в Гаагско-Висбийские правила, связано с ответственностью перевозчика за представление ненадлежащей информации. Что касается различных формулировок, то был задан вопрос о том, намеревалась ли Рабочая группа ограничить ответственность перевозчика в отношении всей предположительно более широкой категории обязательств, или же пределы ответственности в пункте 1 предполагалось ограничить потерей и повреждением, связанными с грузом. Секретариату было предложено изучить ход подготовки текста пункта 1 с целью внесения надлежащих предложений, отражающих принципиальный выбор Рабочей группы.

Дальнейшее рассмотрение проекта статьи 62

154. Рабочая группа отметила, что в большинстве мнений, высказанных в ходе обсуждения, предпочтение отдавалось варианту использования пределов ответственности, установленных в Гамбургских правилах, при их более или менее существенном увеличении, как элементу отыскания надлежащих пределов ответственности для проекта конвенции. В то же время Рабочая группа отметила решительную поддержку мнения о предпочтительности установления пределов ответственности, близких к пределам ответственности, предусматриваемым Гаагско-Висбийскими правилами. С учетом этого Рабочая группа пришла к согласию о том, что решение о пределах ответственности на настоящем этапе принято быть не может.

155. Рабочая группа далее отметила взаимосвязь между рассмотрением вопроса о пределах ответственности и обсуждением других аспектов проекта конвенции, включая специальную процедуру изменения уровня ограничения ответственности перевозчика (проект статьи 99); число государств, требуемое для вступления конвенции в силу (пункт 1 проекта статьи 97); положения, допускающие применение других международных договоров и внутреннего права в целях урегулирования вопросов об ответственности перевозчика в случае локализованного ущерба (проекты статей 26 и предусматриваемый текст нового проекта статьи 26 бис (см. A/CN.9/621, пункты 189-192)); и специальное правило для нелокализованных потери или повреждения (пункт 2 проекта статьи 62).

156. В силу этого Рабочая группа согласилась вернуться к обсуждению вопроса о пределах ответственности после того, как у нее появится возможность рассмотреть главу 20 (Заключительные положения).

Дальнейшее рассмотрение вопроса о пределах ответственности

157. Основываясь на результатах ранее проведенного обмена мнениями, Рабочая группа продолжила рассмотрение пункта 1 проекта статьи 62, касающегося пределов ответственности, а также других соответствующих положений с целью достижения прогресса в деле согласования цифровых показателей, которые

могут быть в предварительном порядке включены в эту статью применительно к ограничению ответственности перевозчика.

Смежные вопросы

158. В свете результатов ранее проведенного рассмотрения внимание Рабочей группы было обращено на поддержку, которая была выражена высказанному мнению о том, что при обсуждении предлагаемых пределов ответственности для включения в пункт 1 статьи 62 следует учитывать группу положений, в том числе следующие: пункт 2 проекта статьи 62, а также предусматриваемый текст нового проекта статьи 26 бис (см. A/CN.9/621, пункты 189-192) и проекты статей 97 и 99 (см. пункт 135 выше). Была также высказана точка зрения о том, что в ходе обсуждения уровня ограничения ответственности перевозчика могут быть также учтены и другие вопросы, связанные с общей сбалансированностью предусматриваемых в проекте конвенции аспектов ответственности, такие как период ответственности перевозчика (проект статьи 11); основания ответственности согласно проекту конвенции (проект статьи 17); задержка в сдаче груза (проект статьи 21); срок для уведомления о потере, повреждении или задержке (проект статьи 23); ограничение ответственности перевозчика за задержку в сдаче груза (проект статьи 63); и специальные правила в отношении договоров об организации перевозок (проект статьи 89).

Соображения, связанные с положением дел в отдельных странах

159. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что ряд государств могут столкнуться с решительным внутренним противодействием изменению уровня ограничения ответственности перевозчика, действующего в этих государствах. Было сочтено, что для некоторых таких государств, хотя в них и применяется в настоящее время уровень ограничения ответственности, предусмотренный в Гаагско-Висбийских правилах, незначительное повышение этого уровня будет, по всей вероятности, приемлемым, в то время как в отношении других стран существуют определенные ожидания о возможной приемлемости повышения уровней ограничения ответственности до тех, которые предусматриваются Гамбургскими правилами, при том что более высокие суммы будут неприемлемыми. В этой связи определенная обеспокоенность была выражена относительно общего увеличения, которое может произойти в рамках конкретного внутреннего режима в результате такого повышения сумм ограничения, и было отмечено, что значительная доля мировой торговли в настоящее время осуществляется при использовании уровней ограничения, находящихся в нижней части диапазона. В порядке учета и противоположной точки зрения напоминалось о том, что согласие с любым уровнем ограничения ответственности, который был бы ниже установленного в Гамбургских правилах, может вызвать проблемы у многих государств и что ранее проведенные увеличения сумм ограничений, установленных в других международных конвенциях, не вызвали значительных трудностей для осуществляющих их государств. Кроме того, было отмечено наличие определенных ожиданий того, что уровни ограничения ответственности, согласованные для включения в проект конвенции, могут несколько превышать уровни Гамбургских правил с учетом времени, истекшего с момента принятия этого документа.

160. В то же время Рабочая группа также признала, что достижение определенного уровня согласованности между государствами, являющимися в

настоящее время участниками Гаагских или Гаагско-Висбийских правил, и теми, которые являются договаривающимися государствами Гамбургских правил, было бы весьма желательно и в значительной мере способствовало бы общему согласованию режимов, регулирующих в настоящее время международную перевозку грузов морем. Была выражена обеспокоенность по поводу того, что если такого соглашения достичь не удастся, то это может привести к активизации усилий по разработке региональных и внутренних норм, регулирующих морскую перевозку грузов, что вызовет дальнейшую фрагментацию международной системы. В Рабочей группе была выражена поддержка продолжению продуктивного обсуждения в целях достижения согласованного результата.

Конкретные цифровые показатели

161. В свете соображений, изложенных в пунктах 157-160 выше, а также с учетом результатов обсуждения этой темы, которое ранее состоялось в ходе нынешней сессии Рабочей группы (см. также пункты 133-156 выше), был внесен ряд конкретных предложений об ограничении ответственности перевозчика. Эти поддержанные в различной степени предложения могут быть суммированы следующим образом:

- a) предложение принять суммы ограничения, несколько превышающие суммы, установленные в Гаагско-Висбийских правилах, т.е. несколько превышающие 666,67 СПЗ за место и 2 СПЗ за килограмм веса потерянного или поврежденного груза;
- b) предложение принять суммы ограничения, предусмотренные в Гамбургских правилах, т.е. 835 СПЗ за место и 2,5 СПЗ за килограмм;
- c) предложение принять суммы ограничения, несколько превышающие суммы, установленные в Гамбургских правилах, причем какие-либо конкретные цифровые значения указаны не были;
- d) предложение принять предусмотренную Гамбургскими правилами сумму ограничения в 835 СПЗ за место, однако увеличить сумму ограничения в расчете на килограмм груза;
- e) предложение принять суммы ограничения, превышающие суммы, предусмотренные Гамбургскими правилами, т.е. 920 СПЗ за место и 8,33 СПЗ за килограмм; и
- f) предложение принять суммы ограничения, еще более превышающие суммы Гамбургских правил, т.е. 1 200 СПЗ за место и 8,33 СПЗ за килограмм.

162. Помимо предложения о включении в пункт 1 проекта статьи 62 конкретных цифровых показателей поддержку получило также мнение о таком подходе к положениям, перечисленным в пункте 135 выше, который позволил бы обеспечить общую сбалансированность в проекте конвенции. В частности, если будут избраны уровни ограничения, соответствующие верхней части диапазона, то, согласно получившему поддержку мнению, будет уместно исключить некоторые из этих положений, поскольку более высокие суммы ограничения обеспечат достаточную защиту сторон, заинтересованных в грузе.

Компромиссное предложение

163. В свете тщательного обсуждения этого вопроса, проведенного в Рабочей группе, и с учетом возможности формирования консенсуса относительно ограничения ответственности перевозчика в проекте конвенции было внесено компромиссное предложение. Это предложение состояло из следующих элементов, которые рассматривались как составные части общего пакета:

а) уровень ограничения ответственности перевозчика, который должен быть включен в пункт 1 проекта статьи 62, должен представлять собой суммы, указанные в Гамбургских правилах, т.е. 835 СПЗ за место и 2,5 СПЗ за килограмм;

б) уровень ограничения ответственности перевозчика за задержку в сдаче груза, который будет включен в проект статьи 63, должен быть таким же, как и уровень, предусмотренный Гамбургскими правилами, т.е. быть 2,5 раза кратным фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз;

с) было заявлено, что пункт 2 статьи 62, касающийся нелокализованного повреждения груза, вступает в коллизию с ограниченным сетевым принципом, закрепленным в проекте статьи 26, и что его следует исключить;

д) проект статьи 99 следует исключить, поскольку применение так называемой процедуры "молчаливого согласия с изменениями" потребует от государства денонсации Конвенции в случаях, когда согласована поправка, которой это государство не желает быть связанным, и поскольку завершение подобной процедуры может потребовать периода времени продолжительностью до девяти лет; и

е) Рабочей группе следует пересмотреть принятое на ее девятнадцатой сессии решение включить в проект конвенции положение о внутреннем праве, содержащееся в предложенном новом проекте статьи 26 бис (см. A/CN.9/621, пункты 189-192).

164. Компромиссный пакет, изложенный в пункте выше, был в целом позитивно воспринят Рабочей группой, в порядке признания того факта, что Рабочая группа решительно отдала предпочтение использованию пределов, установленных Гамбургскими правилами, в качестве максимальной или минимальной основы для дальнейших переговоров. Несколько членов Рабочей группы выразили обеспокоенность относительно ряда составных элементов компромиссного предложения:

а) с учетом принятого Рабочей группой на ее девятнадцатой сессии решения обусловить ответственность перевозчика за задержку в сдаче груза принципом свободы договора сторон (см. A/CN.9/621, пункты 177-184) было сочтено, что повышение ответственности перевозчика за задержку до суммы в 2,5 раза кратной фрахту с предусматриваемой в настоящее время в проекте статьи 63 суммы, эквивалентной "однократному размеру фрахта", не является полезной уступкой для достижения общего компромисса, поскольку перевозчик либо полностью исключит свою ответственность за задержку, либо, по умолчанию, согласится с этой суммой в любом случае;

б) было высказано мнение о том, что пункт 2 проекта статьи 62 следует сохранить на том основании, что если предусмотренные в проекте конвенции

уровни ограничения ответственности будут достаточно высоки для того, чтобы позволять надлежащую компенсацию за повреждение груза, то необходимость в обращении согласно этому положению к более высоким уровням ответственности, установленным в режимах регулирования перевозок отдельными видами транспорта, отпадет. В то же время этот же аргумент был также выдвинут в поддержку предложения об исключении данного положения, причем, как было отмечено, этому в целом и отдавалось предпочтение на девятнадцатой сессии Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункт 200); и

с) была выражена определенная поддержка мнения о том, что в настоящее время процедуру молчаливого согласия с изменениями, предусматриваемую в проекте статьи 99, следует сохранить, поскольку, как было сочтено, она позволяет ускорить процесс внесения изменений по сравнению с подходом, требующим принятия протокола к конвенции. В этой связи было предложено в случае исключения проекта статьи 99 включить в текст так называемую "закатную" оговорку, предусматривающую, что проект конвенции утратит силу по истечении определенного срока.

165. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что, как это отмечалось ранее в течение сессии (см. пункты 152 и 153 выше), ей следует учесть обеспокоенность относительно возможного изменения сферы действия пункта 1 проекта статьи 62, выраженную вследствие использования в нынешнем тексте формулировки "ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции", хотя этот момент и не рассматривался как часть общего компромиссного пакета.

Предварительные выводы относительно ограничения ответственности перевозчика

166. До проведения дальнейшего рассмотрения компромиссного предложения об ограничении ответственности перевозчика было принято предварительное решение о следующем:

- в пункт 1 проекта статьи 62 в квадратных скобках будут включены суммы ограничения, предусмотренные Гамбургскими правилами, т.е. 835 СПЗ за место и 2,5 СПЗ за килограмм;
- в оставшиеся квадратные скобки в проекте статьи 63 будет включен показатель "2,5 раза кратный", а слово "однократный" будет исключено;
- проект статьи 99 и пункт 2 проекта статьи 62 будут заключены в квадратные скобки до проведения дальнейшего рассмотрения вопроса об их исключении как части компромиссного пакета, а в текст проекта конвенции будет включена сноска, должным образом разъясняющая, что проект статьи 99 может вызвать конституционные проблемы в некоторых государствах независимо от того, будут ли приняты уровни ограничения, установленные Гамбургскими правилами или Гаагско-Висбийскими правилами;
- будет включена сноска к проекту статьи 26, указывающая на то, что Рабочая группа рассматривает вопрос об отмене принятого ею на девятнадцатой сессии решения включить проект положения,

касающийся внутреннего права и в предварительном порядке названный статьей 26 бис; и

- Секретариату было предложено изучить ход подготовки пункта 1 с целью внесения надлежащих предложений относительно формулировки "ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции".

Глава 14 – Срок для предъявления иска

167. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что все положения главы 14 были пересмотрены с учетом результатов обсуждения, проведенного Рабочей группой на ее восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/616, пункты 119-160).

Проект статьи 65. Исковая давность

168. Рабочая группа пришла к согласию о том, что текст проекта статьи 65, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Проект статьи 66. Продление срока исковой давности

169. Было высказано мнение о том, что содержание проекта статьи 66 не отвечает принципу исковой давности, по крайней мере, как этот принцип применяется в некоторых правовых системах. Было указано, что в некоторых правовых системах проводится различие между обычными сроками исковой давности ("*prescription*" – на французском языке или "*prescripción*" – на испанском языке) и погасительными сроками ("*déchéance*" – на французском языке или "*caducidad*" – на испанском языке). В числе прочих различий можно отметить, что течение первого вида сроков может быть, как правило, приостановлено или прервано в силу различных причин, в то время как течение второго вида сроков происходит безостановочно и непрерывно. Было отмечено, что в переводе данного проекта статьи на некоторые языки использованы термины, указывающие на обычные сроки исковой давности ("*prescription*" – на французском языке или "*prescripción*" – на испанском языке), но в самом тексте данного положения оговаривается, что этот срок не подлежит приостановлению или прерыванию. Было указано, что это может привести к неясности и неправильному толкованию во внутреннем праве. С учетом этого было предложено изменить первое предложение данного проекта статьи, полностью исключив положение, включенное в его первую часть, вплоть до слова "лицо".

170. В ответ было отмечено, что Рабочей группе известно об отсутствии единообразного понимания в правовых системах природы и последствий исковой давности, в частности различных упомянутых видов сроков. Рабочая группа также учитывает различные подходы во внутреннем законодательстве к проблеме приостановления или прерывания сроков исковой давности, однако в целом придерживается мнения о том, что в проект конвенции следует включить единообразную норму по этому вопросу, а не оставлять его на урегулирование на основании внутреннего права. В Рабочей группе было достигнуто общее согласие о том, что в проекте конвенции следует прямо исключить любые формы приостановления или прерывания течения срока исковой давности, кроме как в случаях, когда такое приостановление или прерывание было согласовано

сторонами согласно положениям данного проекта статьи (см. A/CN.9/616, пункт 132). В то же время Рабочая группа согласилась с тем, что срок исковой давности будет автоматически продлеваться при обстоятельствах, о которых говорится в проекте статьи 68, поскольку в противном случае он может истечь до того момента, когда истец сможет идентифицировать фрахтователя по бербоут-чартеру, являющегося ответственным "перевозчиком" (см. A/CN.9/616, пункт 156).

171. Срок исковой давности, предусмотренный в проекте конвенции, представляет собой автономную норму, которая согласно проекту статьи 2 должна толковаться с учетом международного характера проекта конвенции, а не в соответствии с особыми концепциями какой-либо конкретной правовой системы. Тем не менее в целях предотвращения недопонимания Рабочая группа согласилась заменить во всем тексте проекта конвенции термин "срок исковой давности" ссылкой на "срок, предусмотренный в статье 65".

172. С учетом этой поправки Рабочая группа пришла к согласию о том, что текст проекта статьи 66, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Проект статьи 67. Иск о возмещении

173. Было отмечено, что правило, содержащееся в подпункте (b) проекта статьи 67, вызвало ряд практических проблем в тех правовых системах, которые придерживаются такой же системы, как и та, которая устанавливается в данном положении. Было отмечено, что лицо, которому была вручена повестка, не обязательно будет нести ответственность по иску, но что оно будет, тем не менее, вынуждено возбудить иск о возмещении в течение 90 дней. В силу этого было предложено либо исключить вторую предусматриваемую в подпункте (b) возможность, сохранив только ссылку на дату оплаты требования, либо сослаться вместо этого на дату уведомления об окончательном судебном решении.

174. В ответ напоминалось о том, что Рабочая группа уже отказалась от включения правила, содержащего ссылку на дату вынесения окончательного судебного решения (см. A/CN.9/616, пункт 152). В любом случае ссылка на окончательное судебное решение не принесет практической пользы, поскольку судебные процедуры могут длиться несколько лет, пока такое решение не будет вынесено, и лицо, против которого может быть возбужден иск о возмещении, законным образом заинтересовано в том, чтобы на нем не лежал в течение неопределенного срока риск неожиданной ответственности. Было признано, что в момент вручения стороне повестки шансы на удовлетворение исковых требований могут и не быть очевидными и будет отсутствовать ясность в вопросе о присужденной сумме как таковой. В то же время такой стороне будет, по крайней мере, известно о существовании требования и на нее будет возлагаться обязанность предпринять действия с тем, чтобы сторона, которая может быть в конечном итоге признана ответственной по иску о возмещении, была заблаговременно уведомлена об этом.

175. В этой связи предложение о разработке для включения в подпункт (b) правила, предусматривающего, что течение срока применительно к иску о возмещении должно начинаться с даты вынесения окончательного судебного

решения, при условии, что истец, заявляющий требование о возмещении, уведомил другую сторону, в течение трех месяцев с момента, когда истцу, заявляющему требование о возмещении ущерба, стало известно об ущербе и о невыполнении своего обязательства должником по требованию о возмещении, поддержки в Рабочей группе не получило. Было сочтено, что подготовка такого правила излишне усложнит данное положение и что было бы предпочтительно сохранить положение, соответствующее пункту 5 статьи 24 Гамбургских правил, на котором основывается данный проект статьи.

176. Отметив, что данный проект статьи должен охватывать все иски о возмещении согласно проекту конвенции, но не иски о возмещении, возбуждаемые за пределами проекта конвенции, Рабочая группа согласилась просить Секретариат проанализировать вопрос о необходимости в выражении "согласно настоящей Конвенции" во вводной части текста данного проекта статьи и о надлежащем месте ее включения.

177. С учетом этой просьбы Рабочая группа пришла к согласию о том, что текст проекта статьи 67, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Проект статьи 68. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика

178. Было высказано предположение о том, что подпункт (b) может быть сокращен за счет исключения ссылки на фрахтователя по бербоут-чартеру, поскольку идентификация перевозчика является средством, с помощью которого фрахтователь по бербоут-чартеру сможет опровергнуть согласно этому положению презумпцию того, что он является перевозчиком. Рабочая группа согласилась просить Секретариат проанализировать взаимосвязь между этими двумя положениями и предложить на рассмотрение Рабочей группы любые поправки, которые могут быть сочтены уместными.

179. С учетом этого замечания Рабочая группа пришла к согласию о том, что текст проекта статьи 68, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Глава 15 – Юрисдикция

180. Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению посвященного юрисдикции проекта главы 15, который в последний раз она обсуждала на своей восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/616, пункты 245-266).

Проект статьи 69. Иски в отношении перевозчика

181. Рабочая группа пришла к согласию о том, что текст проекта статьи 69, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым в его нынешнем виде.

Проект статьи 70. Соглашения о выборе суда

182. Предложение добавить в название данного проекта статьи слово "исключительном" достаточной поддержки не получило.

Подпункт 2 (с)

183. Было высказано мнение о том, что содержащееся в проекте подпункта 2 (с) требование о своевременном и надлежащем уведомлении стороны, являющейся третьей по отношению к договору об организации перевозок, с тем чтобы соглашение о выборе суда приобрело обязательную силу для такой стороны, является недостаточным, и было внесено предложение предусмотреть, что для приобретения соглашением об исключительном выборе суда обязательной силы в отношении таких третьих сторон должно быть потребовано получение их согласия. Было также отмечено, что содержащиеся в проекте статьи 89 (1) и (5) специальные нормы для договоров об организации перевозок предусматривают, что третья сторона может быть связана условиями такого договора, отходящими от положений проекта конвенции, лишь в том случае, если такая сторона дает свое согласие на их обязательную силу. Было предложено пересмотреть подпункт 2(с) проекта статьи 70 для обеспечения большей защиты сторон, являющихся третьими по отношению к договору об организации перевозок, путем добавления в конце этого подпункта перед союзом "и" следующего выражения: "и это лицо прямо дает согласие на обязательную силу соглашения об исключительном выборе суда". Это предложение получило определенную поддержку.

184. В то же время прозвучали и возражения против этого предложения. Было указано, что этот пункт уже подробно обсуждался и что подпункт 2(с) представляет собой лишь часть широкого комплекса вопросов, согласованных Рабочей группой применительно к юрисдикции и договорам об организации перевозок. Было отмечено, что согласно проекту статьи 89 для того, чтобы договор об организации перевозок вообще имел обязательную силу для третьих сторон, они должны дать на то свое согласие, что обеспечивает дополнительную защиту для таких сторон. Кроме того, было указано, что связывание третьей стороны каким-либо положением договора, участником которого она не является, не представляет собой какого-либо уникального феномена в области международной торговли, например, в секторе страхования. Далее было высказано мнение о чрезвычайной важности связывания третьих сторон – при условии, что им обеспечена надлежащая защита, – с тем чтобы обеспечить коммерческую предсказуемость с точки зрения осведомленности о возможных случаях возникновения тяжб.

Подпункт 2(d)

185. Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению пункта 2 проекта статьи 70, в котором излагаются требования, при соблюдении которых сторона, являющаяся третьей по отношению к договору об организации перевозок, может быть связана содержащимся в таком договоре соглашением об исключительном выборе суда. Четвертое требование, установленное в подпункте 2(d), состоит в том, что возможность связывания таких лиц соглашением об исключительном выборе суда должна быть признана законом. На рассмотрении Рабочей группы находились четыре заключенные в квадратные скобки варианта подпункта 2(d), преследующие цель отыскания наилучшей формулировки, указывающей на то, какое применимое право должно быть использовано при вынесении такого определения.

186. Для учета выраженной в сноске 209 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81 обеспокоенности в связи с тем, что "суд, рассматривающий иск" может и не являться компетентным судом, в проект подпункта 2(d) дополнительно к четырем содержащимся в нем вариантам была добавлена еще одна следующая возможная формулировка: "право места суда, определенного согласно пункту (b) статьи 69". Некоторые члены Рабочей группы отдали предпочтение этому дополнительному варианту, поскольку суд, о котором говорится в этой формулировке, является компетентным судом и поскольку, как было сочтено, пересмотренный текст будет способствовать обеспечению определенности и предсказуемости.

187. Определенная поддержка была выражена второму варианту, включая использование приведенного в квадратных скобках слова в следующей формулировке: "право согласованного места сдачи груза". В то же время против этого варианта были высказаны возражения на том основании, что лица, заинтересованные в грузе, возможно, не всегда пожелают обращаться к закону места сдачи груза, например, в случаях, когда они предпочтут предъявить иск к перевозчику в другом месте, например, в месте, где находятся активы перевозчика. По тем же причинам были высказаны возражения и в отношении третьего варианта в подпункте 2(d).

188. Определенная поддержка была выражена четвертому варианту, в котором говорится о "праве, применимом согласно нормам международного частного права, как это предусмотрено законом суда", при условии сохранения только формулировки "применимое право". Было высказано предположение о том, что остальные слова, использованные в этом варианте, являются излишними. Кроме того, было отмечено, что термин "применимое право" используется в других местах проекта конвенции без этого дополнительного уточнения, и в целях обеспечения последовательности в проекте конвенции это дополнительное уточнение было предложено исключить из четвертого варианта.

189. В Рабочей группе поддержку получил и первый вариант, в котором говорится о "праве суда, рассматривающего иск".

190. Было внесено дополнительное предложение полностью исключить подпункт (d) как сложный и излишний, поскольку соответствующий суд в любом случае обратится к применимому праву. Кроме того, было отмечено, что такое исключение лишит государства возможности устанавливать другие условия для наделения соглашения об исключительном выборе суда обязательной силой в отношении третьих сторон. Предложение об исключении поддержано не было.

191. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что весь текст пунктов 3 и 4 статьи 70 был взят в квадратные скобки в ожидании принятия Рабочей группой решения о том, следует ли предусмотреть возможность общей оговорки относительно применения главы 15 к договаривающимся государствам или же эта глава должна применяться на основе согласия на применение или отказа от него, как это предусматривается в трех вариантах в проекте статьи 77. В силу этого обсуждение пунктов 3 и 4 было отложено до момента, когда это решение будет вынесено (см. пункт 205 ниже).

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 70

192. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 70 следует сохранить в том виде, в котором он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, а также о следующем:

- сохранить текст подпункта 2(с) в его нынешней редакции;
- независимо от того, что ряд делегаций высказался в поддержку исключения подпункта (d), сохранить этот подпункт;
- сохранить первую взятую в квадратные скобки формулировку в подпункте 2(d) в качестве предпочтительного варианта; и
- отложить любое обсуждение пунктов 3 и 4 до завершения рассмотрения проекта статьи 77.

Проект статьи 71. Иски в отношении морской исполняющей стороны

193. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 71, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым при условии исключения из текста пункта (b) слов "первоначально" и "окончательно" с тем, чтобы отразить аналогичные редакционные изменения, внесенные в проект статьи 19(1).

Проект статьи 72. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции

194. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 72, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым, при том что судьба приведенного в конце этого проекта статьи текста в квадратных скобках может быть определена только после завершения обсуждения проекта статьи 77 (см. пункт 205 ниже).

Проект статьи 73. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера

195. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 73, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Проект статьи 74. Объединение и перенос исков

196. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 74, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым, при том что судьба заключенного в квадратные скобки текста в пунктах 1 и 2 может быть определена только после завершения обсуждения проекта статьи 77 (см. пункт 205 ниже).

Проект статьи 75. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция в случае явки ответчика

197. Текст проекта статьи 75 в его нынешней редакции получил поддержку. Было отмечено, что содержащиеся в пункте 2 проекта статьи 75 слова "в каком-либо Договаривающемся государстве" следует исключить как излишние с учетом того, что они уже содержатся в определении "компетентного суда" в проекте статьи 1(30).

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 75

198. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 75, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым при условии исключения слов "в каком-либо Договаривающемся государстве".

Проект статьи 76. Признание и приведение в исполнение

199. Текст проекта статьи 76 в его нынешней редакции получил поддержку. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что требование о том, что решение, вынесенное судом, обладающим юрисдикцией в соответствии с Конвенцией, "подлежит" признанию и приведению в исполнение в договаривающемся государстве, является, возможно, слишком жестким и что его следует заменить менее обязывающей формулировкой за счет использования слова "может". В ответ было указано, что положения о признании и приведении в исполнение в проекте конвенции не унифицированы, особенно в том, что касается оснований для отказа в признании и приведении в исполнение со стороны какого-либо государства согласно пункту 2. Было отмечено, что цель данного проекта статьи состоит в основном в создании международно-договорного обязательства для тех стран, в которых оно требуется, и что на этом основании было решено использовать формулировку "подлежит". В то же время был признан и тот факт, что данный проект статьи также предоставляет государствам возможность отказать в признании и приведении в исполнение судебных решений на основании своего внутреннего законодательства.

200. Было высказано предположение о том, что вступительная формулировка в подпункте 2(с) проекта статьи 76, гласящая "если суд в данном Договаривающемся государстве", является, возможно, излишне узкой и может предполагать, что при применении этого подпункта речь идет только о двух государствах, тогда как в некоторых ситуациях может возникнуть необходимость в признании решений суда третьего договаривающегося государства. По этой причине было предложено изменить формулировку подпункта 2(с) примерно следующим образом: "если суд этого или другого Договаривающегося государства обладал исключительной юрисдикцией". Было также отмечено, что текст подпункта 2(с) зависит от результатов обсуждения проекта статьи 77.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 76

201. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 76, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым при условии пересмотра подпункта 2(с) в соответствии с предложением, изложенным в пункте 200 выше, и решением Рабочей группы относительно проекта статьи 77.

Проект статьи 77. Применение главы 15

202. Было разъяснено, что варианты А, В и С проекта статьи 77, соответственно, отвечают трем возможным вариантам решения Рабочей группы относительно применения главы 15 к договаривающимся государствам, которые Рабочая группа на своей восемнадцатой сессии постановила рассмотреть: подход, предполагающий возможность делать оговорки, подход, предполагающий

согласие на применение, и подход, предполагающий согласие на частичное применение (см. A/CN.9/616, пункты 246-252).

203. В Рабочей группе прозвучала весьма решительная поддержка варианта В, в котором отражен подход, предполагающий согласие на применение. С учетом институциональных причин распределения компетенции в рамках региональных экономических групп было разъяснено, что если будет избран вариант А, отражающий подход, предполагающий возможность оговорок, то подобной группе потребуется ратифицировать проект конвенции от имени своих государств-членов. Было сочтено, что такой процесс может оказаться весьма длительным и сопряженным с риском потенциальной блокировки решения об одобрении. В то же время было выражено согласие с тем, что вариант В, отражающий подход, предполагающий согласие на применение, позволит государствам – членам группы ратифицировать проект конвенции по отдельности, что создаст возможности для ускорения и повышения эффективности процесса ратификации и снимет риск того, что глава о юрисдикции станет препятствием для широкой ратификации. Кроме того, опираясь на результаты дополнительного изучения этого вопроса после ее восемнадцатой сессии, Рабочая группа пришла к мнению, что, хотя вариант С, основывающийся на подходе, предполагающем согласие на частичное применение, и создает некоторые преимущества с точки зрения более значительной унификации, этот подход, как было сочтено, является слишком сложным для сохранения в тексте.

204. Приняв решение о сохранении варианта В проекта статьи 77 и об исключении вариантов А и С, Рабочая группа перешла к рассмотрению альтернативных формулировок в квадратных скобках в варианте В. Было высказано мнение о том, что договаривающимся государствам следует разрешить в любой момент соглашаться на применение главы, касающейся юрисдикции, и в силу этого было предложено сохранить без квадратных скобок обе заключенные в них формулировки, поставив между ними союз "или". Это предложение получило широкую поддержку.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 77

205. Рабочая группа согласилась о следующем:

- вариант В текста проекта статьи 77, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, следует сохранить, а варианты А и С – исключить;
- две альтернативные формулировки в варианте В следует сохранить, включив между ними союз "или", а квадратные скобки, в которые они взяты, – снять; и
- в результате принятия варианта В проекта статьи 77:
 - пункты 3 и 4 проекта статьи 70 следует исключить;
 - подпункт 2(с) проекта статьи 76 следует исключить;
 - в проектах статей 72 и 74(1) и (2) формулировку "или согласно нормам, применимым в силу пункта 2 статьи 70" следует исключить, а союз "или" – сохранить.

Глава 16 – Арбитраж

206. Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта главы 16 об арбитраже, который она в последний раз рассматривала на своей восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/616, пункты 267-279).

Проект статьи 78. Арбитражное соглашение

207. Было высказано мнение о том, что проект статьи 78(1) и (2) в его нынешней формулировке может создать неопределенность в вопросах использования арбитража в отрасли линейных перевозок и может привести к поискам наиболее удобного суда. Было высказано предположение о том, что было бы предпочтительным придать полную силу арбитражному соглашению, даже с учетом того, что арбитражное разбирательство не является распространенным в области линейных перевозок и что включение подпункта 2(b) создаст неопределенность и приведет к поиску наиболее удобного суда в этой отрасли. В Рабочей группе прозвучала определенная поддержка этого мнения, однако было признано, что эти аспекты подробно осуждались на прошлых сессиях и что текст пунктов 1 и 2 был одобрен Рабочей группой в рамках компромиссного подхода (см. A/CN.9/616, пункты 267-273; см. A/CN.9/591, пункты 85-103).

208. Внимание Рабочей группы было обращено на цель включения в главу об арбитраже положений, согласующихся с положениями главы о юрисдикции, с тем чтобы избежать какого-либо нарушения положений о юрисдикции в случае использования арбитражной оговорки и тем самым обеспечить защиту сторон, заинтересованных в грузе. Что касается подпункта 4(b), заключенного на данный момент в квадратные скобки, то было предложено распространить на него такой же режим, какой применяется в отношении аналогичного текста в проекте статьи 70(2)(b), т.е. следует сохранить этот текст и снять квадратные скобки. Рабочая группа согласилась с этим предложением.

209. Было высказано предположение о том, что подпункт 4(b) должен применяться только в отношении оборотных транспортных документов и электронных транспортных записей, поскольку они основываются на доверии. Было предложено вносить изменения редакционного характера таким образом, чтобы исключить вероятность включения в подпункт 4(b) необоротных транспортных записей и электронных транспортных документов. Это предложение не было принято Рабочей группой.

210. Было высказано мнение о том, что ссылка на "применимое право" в подпункте 4(d) является слишком расплывчатой и что в интересах обеспечения единообразного применения проекта конвенции было бы целесообразно указать, какое именно право имеется в виду. Было отмечено, что можно было бы, например, вновь включить формулировку "в отношении арбитражного соглашения", которая фигурировала в более ранних вариантах текста. В ответ было разъяснено, что после многочисленных консультаций со специалистами в области морского права и торгового арбитража Секретариат пришел к заключению, что было бы предпочтительным включить в подпункт 4(d) лишь общую ссылку на "применимое право" без дополнительных уточнений. Во внутреннем законодательстве разных стран отсутствует единообразие в вопросе о том, каким правом следует руководствоваться, чтобы обеспечить обязательную

силу арбитражных оговорок в отношении различных сторон помимо первоначальных сторон договора. В некоторых правовых системах этот вопрос рассматривается как вопрос процессуального права, в то время как в других правовых системах – как материально-правовой вопрос договорного права. Таким образом, могут быть даны разные ответы в зависимости от суда, в котором этот вопрос может рассматриваться, например, в связи с ходатайством относительно отмены арбитражного решения или признания и приведения в исполнение иностранного арбитражного решения. Было разъяснено, что с учетом этих соображений унификация в рамках проекта конвенции правового регулирования вопроса, выходящего далеко за рамки морского права, представляется слишком сложной задачей и что было принято решение сохранить более гибкое понятие "применимого права".

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 78

211. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 78, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым при условии снятия квадратных скобок, в которые взят подпункт 4(b), и сохранения его текста без изменения.

Проект статьи 79. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках

212. Было внесено предложение редакционного характера, предусматривающее, что в месте ссылки в проекте статьи 79(1) на "статью 7", возможно, следует также сделать ссылку на "пункт 2 статьи 6".

213. Было отмечено, что текст подпунктов 2(a) и (b) в том виде, в каком они представлены в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, может вызывать некоторые трудности. Помимо того, что имеются определенные трудности с пониманием пункта 2 в целом, в связи с подпунктом 2(a) возникают вопросы о том, каким образом заявитель требования будет узнавать после начала арбитражного разбирательства о том, что положения арбитражной оговорки совпадают с положениями чартера. Кроме того, была высказана обеспокоенность в связи с положениями подпункта 2(b), касающегося конкретных предварительных условий, определяющих возможность связывания третьих сторон положениями арбитражного соглашения, поскольку такие предварительные условия могут расходиться с практическими соображениями и нынешней практикой. Хотя было предложено взять весь пункт 2 в квадратные скобки до проведения дополнительных консультаций с экспертами, было решено указать на необходимость дополнительного рассмотрения этого положения каким-либо другим способом, например путем включения в текст сноски.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 79

214. Рабочая группа согласилась о следующем:

- текст проекта статьи 79 (1) следует сохранить в том виде, в каком он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, и рассмотреть вопрос о возможном включении в него дополнительной ссылки на статью 6 (2); и
- следует провести дополнительные консультации относительно действия проекта статьи 79 (2).

Проект статьи 80. Соглашения об арбитраже после возникновения спора

215. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 80, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Проект статьи 81. Применение главы 16

216. Внимание Рабочей группы было обращено на тот факт, что ранее она приняла решение использовать в отношении применения главы 16 к Договаривающимся государствам такой же подход, какой используется в отношении применения главы 15 (см. A/CN.9/616, пункты 268 и 272-273). Было еще раз отмечено, что цель использования подхода, аналогичного подходу, который предусмотрен в главе о юрисдикции, состоит в обеспечении того, чтобы применительно к линейным перевозкам право заявляющего требование лица, заинтересованного в грузе, выбирать место разбирательства по этому требованию в соответствии с положениями о юрисдикции не могло быть лишено силы в результате принудительного исполнения арбитражной оговорки. Рабочая группа решила, что следует сохранить вариант В проекта статьи 81 и исключить вариант А и что с учетом принятого ранее решения в отношении проекта статьи 77 следует сохранить оба альтернативных текста в варианте В проекта статьи 81, а также включить союз "или" между двумя фразами.

217. Было внесено также предложение о том, что право прибегать к применению главы 16 следует увязать с правом прибегать к применению главы о юрисдикции, однако было подтверждено, что, хотя этот подход, возможно, и является желательным, его использование не представляется возможным вследствие разной правомочности в отношении этих рассматриваемых вопросов крупных региональных экономических объединений и их государств-членов.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 81

218. Рабочая группа согласилась о следующем:

- вариант В текста проекта статьи 81, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, следует сохранить, а вариант А исключить; и
- оба альтернативных текста в варианте В следует сохранить и включить между ними союз "или", а также снять квадратные скобки, в которые заключен текст.

Глава 17 – Общая авария

Проект статьи 82. Положения об общей аварии

219. Было высказано предположение о том, что вместе с проектом статьи 82 Рабочей группе следует рассматривать проект статьи 16 (2). Однако было отмечено, что на своей девятнадцатой сессии Рабочая группа решила сохранить пункт 2 проекта статьи 16 в качестве отдельного положения, возможно проекта статьи 16 бис, и снять квадратные скобки, в которые заключен этот текст (см. A/CN.9/621, пункты 60-62). Рабочая группа подтвердила свое принятое ранее решение по этому вопросу.

220. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 82, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым, и его следует сохранить.

Глава 18 – Другие конвенции

Проект статьи 83. Денонсация других конвенций

221. Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению текста проекта статьи 83, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в текст пункта 1 было внесено исправление, состоящее в исключении выражения "или же Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 года" (см. A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1, пункт 3).

222. Была выражена обеспокоенность в связи с возможным отсутствием унификации в результате включенной в проект статьи 83 нормы о том, что договаривающееся государство при ратификации новой конвенции должно денонсировать любые ранее заключенные конвенции, касающиеся международных морских перевозок грузов. В порядке разъяснения было указано, что в случаях, когда каждое из двух потенциальных договаривающихся государств является стороной различных конвенций, регулирующих международные морские перевозки грузов, и только одно из них ратифицирует новую конвенцию, никаких проблем, предположительно, не возникнет, поскольку это не изменит факта существующего отсутствия унификации в отношениях между ними. В то же время в случае, когда каждое из двух потенциальных договаривающихся государств является участником одного и того же международного режима регулирования морских перевозок грузов и только одно из них ратифицирует новую конвенцию, возникает обеспокоенность в связи с тем, что такая ратификация и требуемая денонсация предыдущей конвенции действительно обусловят отсутствие унификации и могут привести к тому, что стороны спора будут метаться от одной правовой системы к другой в поисках более благоприятного режима согласно той или иной применимой конвенции. Эта обеспокоенность встретила определенное понимание в Рабочей группе, и был проявлен некоторый интерес к рассмотрению письменного предложения относительно решения вышеописанной проблемы, однако было признано, что этот вопрос является весьма сложным и должен быть, таким образом, изучен самым тщательным образом. Например, был задан вопрос относительно желательного результата, который должен быть получен в том случае, когда к гипотетической ситуации добавлено третье государство, в котором должна быть осуществлена перевалка груза, и только два из трех заинтересованных государств являются договаривающимися государствами проекта конвенции.

223. В ответ было подчеркнуто, что положение, при котором в конвенции государству, ее ратифицировавшему, разрешалось бы продолжать оставаться участником другой конвенции по тому же предмету, было бы весьма необычным. Кроме того, было сочтено, что описанная выше проблема связана не только с вопросом о государстве, денонсирующем предыдущий режим, участником которого оно являлось, сколько с вопросом о взаимности, и что если

обеспокоенность вызывает именно аспект взаимности в отношении других потенциальных договаривающихся государств, то его лучше было бы рассмотреть на основании положений проекта конвенции, касающихся сферы применения. Например, если цель состоит в обеспечении взаимности, то можно было бы скорректировать проект статьи 5, предусмотрев, что и место получения груза, и место его сдачи – а не только одно из этих мест – должны находиться в договаривающихся государствах, а не искать решения этой проблемы на основании положений проекта статьи 83. Эта точка зрения получила определенную поддержку, и был высказан призыв проявлять осторожность в связи с возможным сокращением широкой сферы применения проекта конвенции, которая была ранее согласована Рабочей группой.

224. Далее было отмечено, что в устранении выраженной обеспокоенности может оказать помощь решение, аналогичное тому, которое предусматривается в статье 31 Гамбургских правил. Было высказано мнение о возможности использования подхода, аналогичного подходу в статье 31(1), в силу которого договаривающемуся государству разрешается отложить денонсацию ранее заключенных конвенций, участником которых оно является, до вступления Гамбургских правил в силу. Была высказана мысль о том, что любой вопрос о том, какие правила будут применяться в случае государства, ратифицировавшего проект конвенции и денонсировавшего ранее заключенные конвенции, участником которых оно является, может регулироваться с помощью подхода, аналогичного тому, который использован в пунктах 1 и 4 статьи 31 Гамбургских правил. Другое возможное решение применительно к вызвавшей обеспокоенность возможной дисгармонии в результате ратификации проекта конвенции договаривающимся государством и денонсации им ранее заключенных конвенций могло бы состоять в том, чтобы предусмотреть в проекте статьи 97 большое число государств, которое будет требоваться для вступления проекта конвенции в силу.

225. В порядке продолжения обсуждения данного вопроса была выражена обеспокоенность в связи с тем, что в случае, когда государство ратифицирует проект конвенции и денонсирует любую ранее заключенную конвенцию, участником которой оно является, в соответствии с проектом статьи 83, а проект конвенции еще не вступит в силу, может быть создан правовой вакуум. Было отмечено, что, как представляется, пункт 3 не содержит четкой нормы в этом отношении. В то же время было отмечено, что этот вопрос носит принципиальный характер и что Рабочая группа должна принять по нему соответствующее решение. Подход к этой проблеме, использованный в проекте конвенции, состоит в том, что государствам предоставляется свобода усмотрения в решении вопроса о том, каким образом лучше всего обеспечить плавный переход с точки зрения конвенций, участниками которых они являются, в то время как в Гамбургских правилах использован другой подход, предусматривающий прямое установление правил, которых государства должны придерживаться в этом отношении.

226. Было высказано мнение о том, что нынешняя формулировка текста позволяет решить проблему любого предполагаемого правового вакуума таким же образом, как эта проблема решалась на практике в связи с рядом других ранее заключенных конвенций: решение вопроса о том, каким образом лучше всего избежать правового вакуума при переходе от одного международно-правового

режима к другому, оставляется на усмотрение государства, при том что в тексте совершенно правильно сохраняется правило, требующее, чтобы при ратификации новой конвенции ранее заключенные конвенции были денонсированы. В то же время в Рабочей группе было поддержано мнение о том, что следует рассмотреть вопрос об использовании более четкой процедуры, установленной в статье 31 Гамбургских правил, и что этот подход должен быть использован в тексте проекта конвенции, поскольку он позволит обеспечить четкое правило, в применении которого государства уже обладают определенным опытом. Было сочтено, что один вопрос, регулируемый в пункте 4 статьи 31 Гамбургских правил, решается не полностью удовлетворительным образом, поскольку договаривающимся государствам разрешается отложить денонсацию ранее заключенных конвенций на срок до пяти лет после вступления в силу новой конвенции. Было высказано мнение, что разрешения отсрочивать денонсацию ранее заключенных конвенций на столь длительный срок предусматривать в проекте конвенции не следует.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 83

227. Рабочая группа согласилась с тем, что:

- Секретариату следует пересмотреть текст проекта статьи 83 в целях использования подхода, аналогичного тому, который применен в пункте 1 статьи 31 Гамбургских правил.

Проект статьи 84. Международные конвенции, регулирующие воздушную перевозку грузов

228. Была высказана обеспокоенность в связи с возможной коллизией между проектом конвенции и другими конвенциями о перевозках отдельными видами транспорта, не рассматриваемыми в проекте статьи 84, поскольку данное положение обеспечивает только отсутствие коллизий между проектом конвенции и международными конвенциями, регулирующими воздушную перевозку грузов. Было высказано мнение о том, что в той мере, в которой такие конвенции, как КДПГ или КМЖП-МГК, также содержат тот или иной связанный со смешанными перевозками аспект, и эти конвенции должны быть включены в сферу действия проекта статьи 84, с тем чтобы избежать любых возможных коллизий. С тем чтобы устранить эту предполагаемую трудность, редакцию проекта статьи 84 было предложено изменить примерно следующим образом:

"Ничто в настоящей Конвенции не препятствует какому-либо Договаривающемуся государству применять положения любой другой международной конвенции, касающейся перевозки грузов, к договору перевозки в той мере, в какой такая международная конвенция применяется согласно ее положениям к перевозке грузов различными видами транспорта".

229. В то время как это предложение получило определенную поддержку, против него были высказаны и решительные возражения. Кроме того, внимание Рабочей группы было обращено на то, что на своих восемнадцатой и девятнадцатой сессиях (см. A/CN.9/616, пункты 225 и 234-235, и A/CN.9/621, пункты 204-206), она принимала решения о том, чтобы включить положение, аналогичное проекту статьи 84, только применительно к международным

конвенциям, касающимся воздушной перевозки грузов, и что она одобрила проект статьи 84, как он содержится в тексте. Было отмечено, что Рабочая группа рассмотрела вызвавшие обеспокоенность моменты, о которых говорится в пункте 228 выше, на своих предыдущих сессиях и что она приняла решение о включении текста, аналогичного проекту статьи 84, только в отношении международных конвенций, касающихся авиаперевозок грузов. Напоминалось о том, что причина ограничения действия данного положения только такими конвенциями заключается в том факте, что эти конвенции носят уникальный характер в том смысле, что смешанные перевозки включаются в сферу их применения настолько широко, что коллизия между этими конвенциями и проектом конвенции неизбежна. Было также отмечено, что, как можно ожидать, проект статьи 84 будет применяться только в весьма незначительном числе случаев, поскольку в договорах о смешанных перевозках морская перевозка грузов объединяется с авиаперевозками чрезвычайно редко. В Рабочей группе прозвучала поддержка ранее принятого решения.

230. Несмотря на широкую поддержку сохранения проекта статьи 84 в его нынешнем виде, была отмечена весьма конкретная область возможных коллизий применительно к КДПГ и КМЖП-МГК. В частности, была высказана обеспокоенность в связи с паромными перевозками и конкретной ситуацией, когда груз, перевозимый авто- или железнодорожным транспортом, будет оставаться на транспортном средстве или в вагоне во время рейса парома. Было указано, что в проект конвенции следует включить соответствующее положение, обеспечивающее отсутствие коллизии с КДПГ и КМЖП-МГК в этих весьма конкретных ситуациях, с тем чтобы снять обеспокоенность государств – участников этих документов относительно возможных коллизий, при том что более широкого исключения применительно к перевозкам отдельными видами транспорта как таковым включать не следует. Хотя в отношении коллизии применительно к таким паромным перевозкам были высказаны некоторые сомнения, Рабочая группа выразила определенную готовность рассмотреть содержащиеся в письменных предложениях решения относительно таких предполагаемых коллизий с конвенциями о перевозках отдельными видами транспорта. Было также указано, что некоторые из моментов, вызвавших обеспокоенность в связи с режимом паромных перевозок согласно проекту конвенции, уже упоминались на предыдущих сессиях (см. A/CN.9/526, пункты 222-224, и A/CN.9/621, пункты 137-138, а также 144-145), при том что в то время никаких конкретных решений не предлагалось. Далее было высказано предположение о том, что если подобное предложение будет принято Рабочей группой, то соответствующие вопросы было бы лучше регулировать в контексте проекта статьи 26 или в положениях о сфере применения в главе 2, чем в проекте статьи 84.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 84

231. Рабочая группа согласилась о следующем:

- текст проекта статьи 84, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, следует сохранить; и
- Рабочая группа рассмотрит письменные предложения, которые направлены на недопущение конкретных коллизий с конвенциями о

перевозках отдельными видами транспорта и которые не ведут к существенному изменению проекта статьи 84.

Дальнейшее рассмотрение вопросов о коллизии конвенций, которые затрагиваются в проекте статьи 84

232. Со ссылкой на намерение Рабочей группы рассмотреть предложения для решения возможных вопросов, касающихся коллизии между проектом конвенции и действующими конвенциями об отдельных видах перевозок, которые были затронуты ранее на текущей сессии (см. пункты 228-231 выше), Рабочей группе были представлены следующие два письменных предложения:

"Пункт 1 бис статьи 5

Невзирая на положения пункта 1 статьи 5, если грузы перевозятся железнодорожным или автомобильным транспортом в соответствии с какой-либо международной конвенцией и если перевозка грузов в какой-либо части является морской перевозкой, настоящая Конвенция не применяется при условии, что в ходе морской перевозки грузы остаются загруженными в железнодорожный вагон или автомобильное транспортное средство".

"Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует какому-либо Договаривающемуся государству применять положения любой из следующих конвенций, которые действуют на дату вступления настоящей Конвенции в силу:

- а) любой конвенции о воздушной перевозке грузов в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке грузов разными видами транспорта;
- б) любой конвенции о наземной перевозке грузов в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке наземных транспортных средств морским судном; или
- с) любой конвенции о перевозке грузов по внутренним водным путям в той мере, в какой такая международная конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке грузов без перевалки как по внутренним водным путям, так и по морю".

233. В порядке разъяснения было отмечено, что в первом предложении применяется подход, несколько сужающий сферу применения проекта конвенции в результате добавления пункта 1 бис, и что оно касается прежде всего рассматриваемого в КДПГ и КМЖП-МГК вопроса паромной перевозки железнодорожных вагонов и автомобильных транспортных средств, на которых грузы остаются загруженными в ходе всей перевозки. Второе же предложение касается подхода к устранению коллизии между конвенциями, в рамках которого подробно рассматривается существующее положение проекта статьи 84 о воздушных перевозках и делается также ссылка на возможные источники коллизий с КДПГ и КМЖП-МГК и Конвенцией о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ). Было разъяснено, что оба предложения

призваны устранить лишь очень тонкую и неизбежную коллизию между проектом конвенции и соответствующими конвенциями о перевозках отдельными видами транспорта.

234. Рабочая группа поддержала намерение найти решение чрезвычайно тонкого вопроса возможной коллизии правовых норм, перечисленных в представленных предложениях. Некоторое предпочтение было отдано подходу к решению проблемы, который используется во втором предложении в пункте 232 выше, хотя было высказано мнение о том, что пункт (а) требует некоторой корректировки, а пункт (b) сформулирован слишком широко. Рабочая группа просила Секретариат рассмотреть оба подхода и подготовить проект текста на основе этих предложений, с тем чтобы он отвечал высказанным замечаниям. В порядке дополнительного разъяснения в ответ на один из вопросов было отмечено, что первое предложение в пункте 232 выше предусматривает, что проект конвенции будет регулировать отношения между дорожным перевозчиком и паромным оператором.

235. Было высказано мнение о том, что во избежание возникновения в рамках конвенции даже тонких коллизий можно было бы воспользоваться другим альтернативным подходом, подобным тому, который предусмотрен в Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров ("Венская конвенция о купле-продаже"), статья 3(2) которой исключает договоры, заключающиеся "в основном" в выполнении работы или в предоставлении иных услуг. Было высказано предположение о том, что в проекте конвенции можно было бы применить аналогичный подход, исключающий перевозки, которые в основном осуществляются неморским путем. Это предположение не было поддержано Рабочей группой.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении предложений по вопросам коллизии конвенций, рассматриваемым в проекте статьи 84

236. Рабочая группа согласилась с тем, что следует найти решение чрезвычайно тонкого вопроса о возможной коллизии правовых норм, изложенного в предложениях в пункте 232 выше, и просила Секретариат подготовить проект текста на основе изложенных предложений.

Проект статьи 85. Общее ограничение ответственности

237. Было отмечено, что проект статьи 85 составлен, возможно, в слишком узких формулировках и что его необходимо уточнить. В частности, было предложено после слов "применимым к ограничению ответственности судовладельцев в связи с эксплуатацией морских судов" включить формулировку "или судов на внутренних водных путях", а также исключить последнюю формулировку "или ограничению ответственности в связи с морскими требованиями". Первая часть данного предложения получила широкую поддержку, при том, однако, что было отмечено, что следует отыскать надлежащую формулировку, охватывающую все суда, будь то морские или эксплуатируемые на внутренних водных путях. Что касается второй части данного предложения, то был задан вопрос о необходимости в исключении заключительной формулировки и было высказано мнение о том, что ее следует сохранить. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что слова "в связи с морскими требованиями" были добавлены с целью отразить терминологию

Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года и Протокола к ней 1996 года. Было предложено не проявлять поспешности в их исключении.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 85

238. Рабочая группа согласилась о следующем:

- следует отыскать надлежащую формулировку для охвата в этом положении всех видов судов; и
- Секретариату следует рассмотреть вопрос, связанный с предметом соответствующих конвенций, и, если необходимо, предложить исправления к тексту с тем, чтобы отразить соответствующие аспекты, включая вопрос о необходимости сохранения в тексте заключительной формулировки "или ограничению ответственности в связи с морскими требованиями".

Проект статьи 86. Другие положения о перевозке пассажиров и багажа

Общие замечания

239. Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению текста проекта статьи 86, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Внимание Рабочей группы было обращено на тот факт, что согласно ее пониманию проект конвенции не должен применяться к багажу пассажиров. Вместе с тем было высказано мнение о том, что проект статьи 86 сформулирован слишком узко. Этот проект статьи в своем нынешнем виде может подразумевать, что согласно настоящему проекту конвенции перевозчик может нести ответственность при условии, что в то же самое время он не несет ответственности согласно какой-либо конвенции или внутреннему праву, применимому к перевозке пассажиров и их багажа. В связи с этим соображением было предложено заменить словами "которая предусмотрена" выражение "за которые перевозчик несет ответственность".

240. Другое предложение заключалось в прямом исключении багажа пассажиров из определения "груза" в пункте 25 проекта статьи 1, с тем чтобы уточнить сферу применения проекта конвенции. Вместе с тем было отмечено, что исключение багажа пассажиров из определений в проекте конвенции будет означать его полное исключение из проекта конвенции. Такой результат будет существенно отличаться от исключения только ответственности перевозчика в отношении багажа пассажиров, предусмотренной иным образом во внутреннем праве или другой международной конвенции. Согласно последнему подходу могут иметь место случаи, когда проект конвенции все же будет применяться к багажу пассажиров.

241. В Рабочей группе сформировалось твердое мнение о необходимости указать в проекте конвенции, что она не применяется к багажу пассажиров. Такое исключение не должно применяться только к ответственности перевозчика, поскольку режим транспортных документов и право контроля над грузом прямо указывают на то, что проект конвенции касается главным образом коммерческих поставок груза, а не багажа пассажиров. Вопрос о том, каким образом лучше всего обеспечить такое исключение, будь то путем изменения определения груза согласно пункту 25 проекта статьи 1 или путем дополнения

проекта статьи 86, может быть рассмотрен Рабочей группой на более позднем этапе с учетом рекомендаций, вынесенных Секретариатом после изучения последствий имеющихся вариантов.

242. Далее было отмечено, что название проекта статьи 86 также нуждается в изменении для полного отражения понимания Рабочей группой этого положения, поскольку нынешняя формулировка может подразумевать, что проект конвенции применяется к личным потерям или ущербу пассажиров.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 86

243. Рабочая группа согласилась с тем, что Секретариату следует рассмотреть возможные пути решения вопроса о багаже пассажиров и предложить изменения текста проекта статьи 86 либо путем его исключения из определения, либо путем изменения текста проекта статьи 86, а также названия этой статьи.

Проект статьи 87. Другие положения об ущербе, причиненном ядерным инцидентом

244. Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению текста проекта статьи 87, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Было отмечено, что проект статьи 87 создает те же проблемы, что и проект статьи 86, поскольку в вводной части его текста содержится фраза "если оператор ядерной установки несет ответственность", аналогичная фразе "за которые перевозчик несет ответственность". Широкую поддержку получило решение этой проблемы на основе того же подхода, что и в отношении проекта статьи 86. Было отмечено, что в проекте конвенции следует четко указать, что ответственность за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, выходит за рамки сферы применения проекта конвенции.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 87

245. Рабочая группа согласилась с тем, что Секретариату следует внести необходимые изменения в текст проекта статьи 87 на основе того же подхода, что и подход в отношении проекта статьи 86.

Глава 20 – Заключительные положения

Проект статьи 91. Депозитарий

246. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 91, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым, и его следует сохранить.

Проект статьи 92. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение

247. Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению текста проекта статьи 92, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

248. Рабочая группа была проинформирована о том, что после завершения ею рассмотрения проекта конвенции на ее двадцать первой сессии, которую

намечено провести 14-25 января 2008 года в Вене, Рабочая группа, как ожидается, официально одобрит проект, который будет направлен правительствам для письменных замечаний в течение первого квартала 2008 года и представлен на рассмотрение Комиссии на ее сорок первой ежегодной сессии (Нью-Йорк, 16 июня – 11 июля 2008 года). Было отмечено, что никакой рекомендации о созыве какой-либо специальной дипломатической конференции для заключительного акта принятия конвенции выноситься не будет. Вместо этого планируется представить одобренный ЮНСИТРАЛ проект Генеральной Ассамблее, которой будет рекомендовано принять, действуя в качестве конференции полномочных представителей, окончательный текст конвенции на ее шестьдесят третьей ежегодной сессии, предположительно в последнем квартале 2008 года. Затем депозитарию будет предоставлено определенное время для установления текста оригинала конвенции, который, как представляется, может быть открыт для подписания не ранее первого квартала 2009 года.

249. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что на нынешнем этапе переговоров указывать в квадратных скобках конкретные сроки преждевременно. В ответ на один из вопросов было отмечено, что в настоящее время пункт 1 проекта статьи 92 позволяет открыть конвенцию для подписания либо в течение определенного срока в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке, либо в указанные сроки в другом месте до обычного срока подписания в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций. На данном этапе решение в отношении последнего варианта принято не было на тот случай, если какое-либо государство пожелает провести у себя дипломатическую конференцию или мероприятие по подписанию.

250. В ответ на другой вопрос было указано, что церемония подписания не обязательно должна носить характер дипломатической конференции, поскольку к этому времени конвенция уже должна быть официально принята Генеральной Ассамблеей. Тем не менее любой стороне, которая будет подписывать конвенцию на церемонии подписания, будет предложено представить соответствующие полномочия в соответствии с принятой практикой депозитария.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 92

251. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 92, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81, является приемлемым и будет дополнен необходимыми данными.

Проект статьи 93. Оговорки

252. Было отмечено, что текст проекта статьи 93, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81, был пересмотрен с учетом возможного включения оговорок в главы 15 и 16. Однако, поскольку Рабочая группа решила руководствоваться подходом, связанным с выражением согласия на основе заявлений (см. пункты 202-205 и 216-218 выше), было предложено исключить из проекта статьи 93 выражение "за исключением оговорок, прямо разрешенных".

253. Было выражено мнение о том, что дальнейшее обсуждение проекта статьи 83, которое может включать предложение о типовой форме оговорки, может фактически потребовать сохранения текста проекта статьи 93, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, поскольку в проекте конвенции придется предусмотреть возможность оговорок. Было уточнено, что подход, предполагаемый для решения проблемы возможного несоответствия в отношении статьи 83, предусматривает заявления, которые допускаются согласно проекту статьи 94 проекта конвенции и которые по своему характеру отличны от оговорок.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 93

254. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 93 необходимо изменить следующим образом: "Никакие оговорки в отношении настоящей Конвенции не допускаются".

Проект статьи 94. Процедура и последствия заявлений

255. Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению текста проекта статьи 94, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Прежде всего было предложено исключить из пункта 4 проекта статьи 94 слова "изменить" или "изменение", поскольку некоторые заявления, предусмотренные проектом конвенции (т.е. заявления о согласии в отношении главы 15 о юрисдикции и главы 16 об арбитраже), не могут быть изменены в силу своего характера. Однако в ответ на это предложение было отмечено, что если в будущем Рабочая группа решит включить положение, допускающее заявления в отношении применения внутреннего права в случаях, предусмотренных в проекте статьи 26 (см. A/CN.9/621, пункты 189-192), то могут возникнуть обстоятельства, при которых государствам потребуется изменить свои заявления. Для решения этой проблемы Рабочая группа согласилась заключить в квадратные скобки ссылку на "изменение" до принятия решения в отношении проекта статьи 26 бис.

256. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что текст пункта 4 проекта статьи 94 носит слишком общий характер и может быть истолкован в том смысле, что государствам разрешено делать любые заявления. Было предложено привести формулировку пункта 4 в соответствие с текстом проекта статьи 93, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Некоторые государства высказали также обеспокоенность в связи с тем, что им не знакома практика применения заявлений в качестве документов в международном праве.

257. В ответ было отмечено, что в области международного частного права и единообразного торгового права установилась практика проведения различия между относящимися к сфере применения заявлениями, которые допускаются в единообразных правовых документах без использования какой-либо системы принятия или возражения со стороны договаривающихся государств, с одной стороны, и оговорками, с другой стороны, которые связаны с формальной системой принятия и возражения согласно международной договорной практике, как это, например, предусмотрено в статьях 20 и 21 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года.

258. Поскольку проект конвенции касается права, которое будет применяться к частным коммерческим сделкам, а не к взаимным отношениям между

государствами, было высказано мнение о том, что цели проекта конвенции будут лучше служить заявления, а не оговорки, поскольку этот термин понятен в международной договорной практике. Эти выводы подтверждаются положениями недавно принятых документов ЮНСИТРАЛ, например статьями 25 и 26 Конвенции Организации Объединенных Наций о независимых гарантиях и резервных аккредитивах (Нью-Йорк, 1995 год) и статьями 19 и 20 Конвенции Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах (Нью-Йорк, 2005 год), равно как и заключительными положениями документов международного частного права других международных организаций, например статьями 54-58 Конвенции УНИДРУА о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаун, 2001 год) и статьями 21 и 22 Конвенции о праве, применимом к определенным правам в отношении опосредованно удерживаемых ценных бумаг (Гаага, 2002 год), заключенной Гаагской конференцией по международному частному праву.

259. Вместе с тем с учетом практики ЮНСИТРАЛ и других международных организаций, таких, как УНИДРУА и Гаагская конференция, государства не могут по своему усмотрению выступать с заявлениями, которые, будучи вопросом принципа, допускаются только тогда, когда они прямо разрешены. Если заявление представляется без наличия прямого на то разрешения, оно рассматривается как оговорка. В связи с этим было высказано мнение о том, что в проекте статьи 94 вовсе не нужно в целом упоминать о допустимости только прямо разрешенных заявлений, хотя такое квалифицирующее положение возможно, если этого пожелает Рабочая группа.

260. Был задан вопрос о том, подразумевает ли пункт 3 возможность представления заявлений в любое время, с учетом того, что пункт 1, по всей видимости, допускает заявления только в момент подписания. Было уточнено, что пункт 3 предусматривает только общий порядок представления заявлений и что в положениях проекта конвенции, допускающих заявления, будет указано конкретное время их представления. В частности, было вновь отмечено, что в соответствии с главами 15 и 16 проекта конвенции заявления в отношении юрисдикции и арбитража могут представляться в любое время.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 94

261. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 94, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым по существу. Вместе с тем Секретариату было предложено изучить пункт 4 проекта статьи 94, с тем чтобы обеспечить соответствие текста с практикой и толкованием в рамках международного частного права.

Проект статьи 95. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц

262. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 95, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым, и его следует сохранить.

Проект статьи 96. Участие региональных организаций экономической интеграции

263. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 96, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым, и его следует сохранить при условии добавления, в порядке оказания помощи Рабочей группе в ее дальнейшем рассмотрении данного проекта статьи, сноски с указанием документов ЮНСИТРАЛ и других международных документов, в которых аналогичное положение уже используется.

Проект статьи 97. Вступление в силу

Общие замечания

264. Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению текста проекта статьи 97, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Было отмечено, что в проекте этого положения в квадратных скобках содержатся два набора вариантов: период времени после даты сдачи на хранение последней ратификационной грамоты до вступления конвенции в силу и число сторон, ратифицировавших, принявших и утвердивших конвенцию или присоединившихся к ней, которое требуется для вступления конвенции в силу.

Требуемое число ратификаций

265. Во избежание появления новых различий в международных режимах, регулирующих морскую перевозку грузов, было предложено предусмотреть в проекте статьи 97 требование обеспечить большое число ратификаций, например тридцать. В поддержку этого предложения было указано, что большое число ратификаций с большей степенью вероятности позволит сократить несогласованность по отношению к любому из существующих режимов в результате ратификации конвенции некоторыми, а не всеми государствами-участниками, как об этом говорится в пункте 222 выше. Далее было отмечено стремление обеспечить, по возможности, глобальный состав участников конвенции и было выражено мнение о том, что более высокое число требуемых ратификаций с большей вероятностью обеспечит достижение такого результата. Это предложение получило определенную поддержку. Вместе с тем было отмечено, что для достижения тридцати ратификаций может потребоваться длительный период времени и что большое число требуемых ратификаций вряд ли придаст какой-либо импульс процессу ратификации конвенции государствами.

266. Было отмечено, что число ратификаций, требуемое для вступления конвенции в силу, зависит, как считается, от окончательного результата в отношении компромиссного пакета положений о предельных уровнях ответственности перевозчика (см. пункты 135 и 158 выше) и что Рабочая группа пока не может принять решение о каком-либо окончательном числе ратификаций. В любом случае, было указано, что требование, предусматривающее тридцать ратификаций, является завышенным и предпочтительным было бы более низкое число, приближающееся к трем или пяти, как потому, что это позволит конвенции вступить в силу довольно быстро, так и потому, что это даст государствам, желающим ратифицировать конвенцию и обновить свое законодательство, возможность как можно скорее предпринять

такие шаги. По мнению ряда членов Рабочей группы, скорейшее вступление конвенции в силу – это один из факторов, который позволит предотвратить разработку региональных или внутренних документов. В то же время была выражена озабоченность в отношении принятия решения об очень малом числе требуемых ратификаций, поскольку наличие еще одного недостаточно успешного режима в области международной морской перевозки грузов нецелесообразно. В этой связи было вновь выражено мнение в пользу принятия положения об истечении срока действия, предусматривающего, что проект конвенции по истечении определенного периода времени утратит свою силу. В то же время были высказаны серьезные возражения против принятия подобного положения, весьма необычного в контексте конвенции и противоречащего духу подобных международных документов. В любом случае, как было отмечено, любое государство может в любой момент принять решение о денонсации конвенции, что сделает положение об истечении срока действия излишним в случае вступления конвенции в силу при весьма ограниченном числе ратификаций.

267. В ответ на опасения, связанные с периодом времени, который потребуется для достижения тридцати ратификаций конвенции, было отмечено, что в случае Монреальской конвенции требуются тридцать ратификаций и что, несмотря на этот факт, она весьма быстро вступила в силу. В то же время было высказано предостережение в отношении целесообразности сопоставления документов, охватывающих разные виды транспорта, поскольку в каждом случае между этими сферами деятельности существуют существенные различия.

268. Определенную поддержку получило в Рабочей группе предложение о двадцати ратификациях, требуемых для вступления конвенции в силу. Был затронут дополнительный нюанс относительно возможности включения в это положение расчетных данных, с тем чтобы предусмотреть для ратифицирующих конвенцию стран до вступления конвенции в силу требование о минимальном объеме в общемировой торговле и о минимальной процентной доле в общемировом торговом флоте. Вместе с тем было сочтено, что подобный расчет будет весьма трудно сделать точным.

269. Было отмечено, что, возможно, три или пять ратификаций это слишком мало для обеспечения какого-либо единообразия, но что в нескольких других конвенциях о морских перевозках, как правило, предусмотрено в среднем десять ратификаций, требующихся для их вступления в силу, что представляется оптимальным числом. Предложение о включении требования в отношении десяти ратификаций получило некоторую поддержку.

Время вступления в силу

270. Рабочая группа не пришла к какому-либо окончательному мнению в отношении периода времени, который следует предусмотреть до вступления конвенции в силу после сдачи на хранение последней требуемой ратификационной грамоты.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 97

271. Рабочая группа согласилась с тем, что в пунктах 1 и 2:

- слово "[третьей]" следует заменить словом "[пятой]", сохранив в тексте в качестве альтернативы слово "[двадцатой]";
- оба варианта "[одного года]" и "[шести месяцев]" следует сохранить; и
- в других отношениях текст проекта статьи 97, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Проект статьи 98. Пересмотр и внесение поправок

Общие замечания

272. Рабочая группа перешла к рассмотрению текста проекта статьи 98, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Было отмечено сделанное в сноске 255 заявление о том, что в текстах ЮНСИТРАЛ процедуры внесения поправок не являются общей практикой, и было предложено, при необходимости, опираться лишь на обычную договорную практику внесения в текст поправок согласно Венской конвенции о праве международных договоров.

273. Вместе с тем было отмечено, что отсутствие в конвенции положения о внесении поправок может быть сочтено необычным, поскольку, несмотря на Венскую конвенцию о праве международных договоров, стандартная практика в отношении конвенций заключается в наличии положений о внесении поправок. Было сочтено, что невключение такого положения в данном случае может породить ошибочное мнение о невозможности внесения поправок. Была выражена поддержка сохранению этого проекта положения.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 98

274. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 98, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Проект статьи 99. Изменение суммы ограничения

Общие замечания

275. Несмотря на ранее принятое Рабочей группой решение заключить проект статьи 99 в квадратные скобки в рамках предварительного консенсуса в отношении ограничения ответственности перевозчика в проекте конвенции (см. пункты 135 и 158 выше), Рабочая группа заслушала ряд технических замечаний по тексту проекта статьи 99, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. В частности, было предложено заменить слова "Договаривающихся государств" в пункте 2 словами "Государств-участников" с учетом определения, содержащегося в Венской конвенции о праве международных договоров и с тем чтобы в тексте содержалась ссылка не только на государства, ратифицировавшие Конвенцию, но и на государства, несущие обязательства по тексту. Во-вторых, в целях сокращения времени, требуемого для применения данной процедуры, было предложено исключить из пункта 6 слова "может рассматриваться", заменив их словами "может вступать в силу".

276. Было также отмечено, что альтернативное предложение о процедуре внесения поправок было представлено на предыдущей сессии (A/CN.9/WG.III/WP.77), но что никаких дополнительных замечаний по этому

предложению сделано не будет до тех пор, пока не будет принято решение о судьбе проекта статьи 99.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 99

277. Рабочая группа решила, что текст проекта статьи 99 следует заключить в квадратные скобки (см. пункт 166 выше).

Проект статьи 100. Денонсация настоящей Конвенции

Общие замечания

278. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 100 в том виде, в каком он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

Дополнительные замечания по проекту статьи 89, касающемуся договоров об организации перевозок

279. Одна из делегаций выразила сожаление в связи с тем, что повестка дня не предусматривает выделения достаточного времени для более подробного рассмотрения проекта статьи 89, касающегося договоров об организации перевозок, и определения договоров об организации перевозок в проекте статьи 1(2). В этой связи с беспокойством было вновь отмечено, что положения проекта конвенции, касающиеся договоров об организации перевозок, допускают слишком большое отступление от императивных положений проекта конвенции. Эта делегация высказала решительную оговорку в отношении положений, касающихся договоров об организации перевозок, а также выразила желание продолжить рассмотрение этого вопроса, которое, по мнению этой делегации, не требует утверждения на основе консенсуса.

280. Рабочая группа приняла к сведению это заявление. Было отмечено, что вопрос, касающийся договоров об организации перевозок, рассматривался в рамках третьего чтения проекта конвенции на последней сессии Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 161-172) и что он не входит в повестку дня текущей сессии Рабочей группы.

III. Другие вопросы

Планирование будущей работы

281. Рабочая группа приняла к сведению, что ее двадцать первую сессию намечено провести 14-25 января 2008 года в Вене и что на этой сессии состоится окончательное обсуждение проекта конвенции с целью представления одобренного Рабочей группой текста Комиссии на ее сорок первой сессии в 2008 году.