



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
7 May 2002

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций о праву международной торговли

Тридцать пятая сессия
Нью-Йорк, 17–28 июня 2002 года

Доклад Рабочей группы по транспортному праву о работе ее девятой сессии (Нью-Йорк, 15–26 апреля 2002 года)

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение	1–20	4
I. Обсуждения и решения	21	8
II. Подготовка проекта документа по транспортному праву	22–190	8
A. Предварительные соображения	22–25	8
B. Общее обсуждение	26–70	10
1. Сфера применения	26–34	10
a) Возможное применение проекта документа к перевозкам "от двери до двери"	26–32	10
b) Международный характер перевозки	33–34	13
2. Электронная связь (проекты статей 2, 8 и 12)	35–38	14
3. Ответственность (проекты статей 4, 5 и 6)	39–47	15
a) Ответственность перевозчика и период ответственности	39–40	15
b) Смешанные договоры перевозки и экспедирования	41–42	16
c) Обязательства перевозчика	43–47	17
4. Права и обязательства сторон договора перевозки (проекты статей 7, 9 и 10)	48–54	19
a) Обязательства грузоотправителя по договору (проекты статей 7 и 10)	48–51	19
b) Фрахт (проект статьи 9)	52–54	20



	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
5. Право распоряжаться грузом (проект статьи 11)	55–56	22
6. Передача договорных прав (проект статьи 12)	57	22
7. Судебное осуществление прав, вытекающих из договора перевозки (проекты статей 13 и 14), и юрисдикция	58–61	23
a) Право предъявлять иски и срок для предъявления исков (проекты статей 13 и 14)	58–60	23
b) Юрисдикция	61	24
8. Свобода договора (проект статьи 17)	62–70	24
C. Рассмотрение проектов статей	71–190	27
1. Проект статьи 1 (Определения)	71–110	27
a) Общие замечания	72	30
b) Определение "перевозчика" (проект статьи 1.1)	73–74	30
c) Определение "грузополучателя" (проект статьи 1.2)	75–76	31
d) Определение "грузоотправителя" (проект статьи 1.3)	77–80	32
e) Определение "контейнера" (проект статьи 1.4)	81–82	32
f) Определение "договора перевозки" (проект статьи 1.5)	83–85	33
g) Определение "договорных условий" (проект статьи 1.6)	86	34
h) Определение "распоряжающейся стороны" (проект статьи 1.7)	87	35
i) Определения "электронной связи" (проект статьи 1.8) и "электронной записи" (проект статьи 1.9)	88	35
j) Определение "фрахта" (проект статьи 1.10)	89	36
k) Определение "груза" (проект статьи 1.11)	90	36
l) Определение "держателя" (проект статьи 1.12)	91	36
m) Определения "оборотной электронной записи" (проект статьи 1.13) и "необоротной электронной записи" (проект статьи 1.15)	92	36
n) Определение "оборотного транспортного документа" (проект статьи 1.14)	93	37
o) Определение "необоротного транспортного документа" (проект статьи 1.16)	94	37
p) Определение "исполняющей стороны" (проект статьи 1.17)	95–104	37
q) Определение "права распоряжаться грузом" (проект статьи 1.18)	105	39
r) Определение "грузоотправителя по договору" (проект статьи 1.19)	106–107	39
s) Определение "транспортного документа" (проект статьи 1.20)	108–110	39
2. Проект статьи 5 (Обязательства перевозчика)	111–190	40
a) Пункт 5.1	113–116	41
b) Пункт 5.2.1	117–119	42
c) Пункт 5.2.2	120–127	43
d) Пункт 5.3	128–130	45
e) Пункт 5.4	131–136	46
f) Пункт 5.5	137–143	47

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
3. Проект статьи 7 (Обязательства грузоотправителя по договору) . . .	144–170	49
a) Пункт 7.1	145–148	51
b) Пункт 7.2	149–152	52
c) Пункт 7.3	153	53
d) Пункт 7.4	154	54
e) Пункт 7.5	155–158	54
f) Пункт 7.6	159–163	55
g) Пункт 7.7	164	57
h) Пункт 7.8	165–170	58
4. Проект статьи 9 (Фрахт)	171–190	59
a) Пункт 9.1	172–177	61
b) Пункт 9.2	178–183	62
c) Пункт 9.3	184–190	64

Введение

1. На своей двадцать девятой сессии в 1996 году¹ Комиссия рассмотрела предложение о включении в свою программу работы обзора существующей практики и законодательства в области международной морской перевозки грузов в целях установления необходимости в единообразных правилах в областях, в которых таких правил не существует, и достижения большей унификации законов².
2. На этой же сессии Комиссии было сообщено, что в существующих национальных законах и международных конвенциях имеются существенные пробелы в отношении различных вопросов. Эти пробелы представляют собой препятствие на пути свободного потока товаров и повышают стоимость сделок. Все более широкое использование электронных средств связи в области перевозки грузов еще более усугубляет последствия этих фрагментарных и различных законов, а также вызывает необходимость разработки единообразных положений по вопросам, конкретно связанным с использованием новых технологий³.
3. На этой же сессии Комиссия также постановила, что Секретариат должен провести сбор информации, соображений и мнений по проблемам, возникающим на практике, и возможным решениям этих проблем, что позволит ему впоследствии представить Комиссии соответствующий доклад. Было решено, что такой сбор информации должен проводиться на широкой основе и должен охватывать, помимо правительств, международные организации, представляющие коммерческие секторы, участвующие в морской перевозке грузов, такие как Международный морской комитет (ММК), Международная торговая палата (МТП), Международный союз морского страхования (МСМС), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА), Международная палата судоходства (МПС) и Международная ассоциация портов и гаваней⁴.
4. На своей тридцать первой сессии в 1998 году Комиссия заслушала сделанное от имени ММК заявление о том, что он с признательностью принимает приглашение сотрудничать с Секретариатом в изучении мнений секторов, участвующих в международной перевозке грузов, и в подготовке анализа этой информации.
5. На тридцать второй сессии Комиссии в 1999 году от имени ММК было сообщено, что одной из рабочих групп ММК было поручено подготовить исследование по широкому кругу вопросов международного транспортного права в целях определения тех областей, в которых соответствующим секторам требуется унификация или согласование⁵.
6. На этой же сессии было также сообщено о том, что эта рабочая группа ММК направила всем организациям – членам ММК вопросник, охватывающий

¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят первая сессия. Дополнение № 17 (A/51/17).*

² Там же, пункт 210.

³ Там же, пункт 211.

⁴ Там же, пункт 215.

⁵ Там же, *пятьдесят четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/54/17), пункт 413.*

многочисленные правовые системы. ММК намеревался после получения ответов на вопросник создать международный подкомитет с целью анализа данных и отыскания основы для дальнейшей работы в направлении согласования права в области международной перевозки грузов. Комиссии были даны заверения в том, что ММК предоставит свою помощь в подготовке универсально приемлемого инструмента согласования⁶.

7. На ее тридцать третьей сессии в 2000 году Комиссии был представлен доклад Генерального секретаря о возможной будущей работе в области транспортного права (A/CN.9/476), в котором был изложен ход работы, проводимой ММК в сотрудничестве с Секретариатом. Комиссия также заслушала устный доклад, сделанный от имени ММК. В сотрудничестве с Секретариатом рабочая группа ММК приступила к проведению исследования, основанного на охватывающем различные правовые системы вопроснике, который был направлен организациям – членам ММК. Было также отмечено, что одновременно был проведен ряд совещаний за круглым столом для обсуждения аспектов будущей работы с международными организациями, представляющими различные секторы. Эти совещания показали, что секторы готовы и далее оказывать поддержку и заинтересованы в осуществлении проекта.

8. В связи с тридцать третьей сессией Комиссии в 2000 году в Нью-Йорке 6 июля 2000 года был проведен коллоквиум по транспортному праву, совместно организованный Секретариатом и ММК. Цель коллоквиума состояла в обобщении идей и заключений экспертов по проблемам, возникающим в процессе международной перевозки грузов, в частности морской перевозки грузов, и выявлении таких вопросов в области транспортного права, в отношении которых Комиссия, возможно, пожелает предпринять будущую работу и, по возможности, выдвинуть новые решения.

9. В рамках этого коллоквиума большинство выступавших признали, что в существующих национальных законах и международных конвенциях имеются существенные пробелы по таким вопросам, как функционирование коносаментов и морских накладных, связь этих транспортных документов с правами и обязанностями продавца и покупателя товаров, а также правовое положение субъектов, обеспечивающих финансирование одной из сторон договора перевозки. Был достигнут общий консенсус в отношении того, что в результате изменений, обусловленных развитием смешанных перевозок и использованием электронной торговли, режим транспортного права нуждается в реформировании, чтобы обеспечить регулирование всех договоров перевозки независимо от того, применяются ли они к одному или нескольким видам транспорта и был ли заключен договор в электронной или письменной форме. Вопросы, которые были подняты с целью рассмотрения в рамках любого процесса реформирования, касались разработки более точных определений роли, ответственности, обязанностей и прав всех участвующих сторон и более четкого определения сроков, когда поставка считается осуществленной; норм, регулирующих случаи, когда неясно, на каком этапе перевозки груз был утрачен или поврежден; определения условий или режима ответственности, которые должны применяться, и финансовых пределов ответственности; а также

⁶ Там же, пункт 415.

включения положений, призванных предотвратить мошенническое использование коносаментов.

10. На ее тридцать четвертой сессии в 2001 году Комиссии был представлен доклад Генерального секретаря (A/CN.9/497), подготовленный по просьбе Комиссии⁷.

11. В этом докладе были обобщены соображения и предложения, явившиеся результатом проведенных к тому времени обсуждений в Международном подкомитете ММК. Подробные сведения о возможных законодательных решениях не были представлены, поскольку в тот момент они прорабатывались Подкомитетом. Цель доклада состояла в том, чтобы дать Комиссии возможность оценить направленность и охват будущих решений и наметить пути дальнейшей работы. Затронутые в докладе вопросы, которые необходимо будет рассмотреть в будущем документе, включали следующее: сфера применения документа, период ответственности перевозчика, обязательства перевозчика, ответственность перевозчика, обязательства грузоотправителя, транспортные документы, фрахт, доставка грузополучателю, право сторон, имеющих интерес в грузе в ходе перевозки, распоряжаться грузом, передача прав на груз, сторона, имеющая право предъявлять иск к перевозчику, а также исковая давность для исков к перевозчику.

12. В докладе отмечалось, что консультации, проводимые Секретариатом во исполнение задачи, поставленной перед ним Комиссией в 1996 году, говорят о том, что можно начать плодотворную работу над международным документом, возможно, имеющим характер международного договора, который обеспечил бы модернизацию норм права, регулирующих перевозку, с учетом последних технологических достижений, включая электронную торговлю, и устранил бы выявленные Комиссией юридические трудности, возникающие в процессе международной морской перевозки грузов. Рассмотрение в ММК возможных законодательных вариантов проходит довольно успешно, и, как ожидается, предварительный текст, содержащий проекты возможных решений для включения в будущий нормативный документ, а также альтернативные варианты и замечания, может быть подготовлен к декабрю 2001 года.

13. После обсуждения Комиссия приняла решение учредить рабочую группу (под названием "Рабочая группа по транспортному праву") для рассмотрения данного проекта. Ожидалось, что Секретариат подготовит для Рабочей группы предварительный рабочий документ с изложением проектов возможных решений для разрабатываемого ММК будущего нормативного документа с альтернативными вариантами и замечаниями.

14. Что касается охвата этой работы, то после некоторых обсуждений Комиссия решила, что документ, который будет представлен Рабочей группе, должен включать вопросы ответственности. Комиссия также решила, что сначала Рабочей группе следует рассмотреть вопросы транспортных операций по перевозке из порта в порт; вместе с тем Рабочая группа будет вправе самостоятельно изучить желательность и возможность рассмотрения также вопросов, касающихся операций по перевозке "от двери до двери" или некоторых аспектов этих операций, и в зависимости от результатов этого

⁷ Там же, *пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 (A/56/17)*, пункты 319–345.

изучения рекомендовать Комиссии соответствующим образом расширить мандат Рабочей группы. Отмечалось, что следует также тщательно учитывать решения, предусмотренные Конвенцией Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (Вена, 1991 год). Было также решено, что эта работа будет проводиться в тесном сотрудничестве с заинтересованными межправительственными организациями, участвующими в деятельности в области транспортного права (такими, как Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Европейская экономическая комиссия (ЕЭК), другие региональные комиссии Организации Объединенных Наций и Организация американских государств (ОАГ)), а также с международными неправительственными организациями.

15. Рабочая группа III по транспортному праву, в состав которой входят все государства – члены Комиссии, провела свою девятую сессию в Нью-Йорке 15–26 апреля 2002 года. На сессии присутствовали представители следующих государств – членов Рабочей группы: Австрия, Бразилия, Буркина-Фасо, Германия, Гондурас, Индия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Канада, Кения, Китай, Колумбия, Литва, Мексика, Парагвай, Российская Федерация, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Фиджи, Франция, Швеция и Япония.

16. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Австралия, Ангола, Беларусь, Венесуэла, Дания, Иордания, Кипр, Кот-д'Ивуар, Нидерланды, Перу, Республика Корея, Свазиленд, Сенегал, Тунис, Филиппины, Финляндия, Чили и Эквадор.

17. На сессии были представлены также наблюдатели от следующих международных организаций:

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

б) **межправительственные организации:** Андское сообщество;

в) **международные неправительственные организации, приглашенные Комиссией:** Международный морской комитет (ММК), Иbero-американский институт морского права, Международная палата судоходства (МПС), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА), Международная группа клубов P & I, Международная ассоциация смешанных перевозок (ИМТА), Международный союз морского страхования (МСМС), Ассоциация транспортных посредников, Международный союз адвокатов (МСА) и Всемирная ассоциация бывших стажеров и стипендиатов Организации Объединенных Наций.

18. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Рафаэль Иллескас (Испания)

Докладчик: г-н Уолтер Де Са Лейтан (Бразилия)

19. В распоряжении Рабочей группы находились следующие документы:
 - a) предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.III/WP.20);
 - b) предварительный проект документа о морской перевозке грузов: записка Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21);
 - c) предварительный проект документа о морской перевозке грузов: записка Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1).
20. Рабочая группа приняла следующую повестку дня:
 1. Выборы должностных лиц
 2. Утверждение повестки дня
 3. Подготовка проекта документа о морской перевозке грузов
 4. Другие вопросы
 5. Утверждение доклада.

I. Обсуждения и решения

21. Рабочая группа провела предварительное рассмотрение положений проекта документа, содержащегося в приложении к записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21). При этом Рабочая группа приняла во внимание комментарии, представленные ЕЭК и ЮНКТАД и воспроизведенные в приложении к записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). Рабочая группа обратила внимание Комиссии на то, что она проводит свои обсуждения исходя из того предварительного рабочего предположения, что сфера применения проекта документа будет охватывать операции по перевозке "от двери до двери" (см. пункт 32 ниже). Комиссии было предложено рассмотреть это рабочее предположение. Из-за нехватки времени Рабочая группа не закончила рассмотрения проекта документа и решила завершить его на своей десятой сессии, которую намечено провести 16–20 сентября 2002 года в Вене при условии согласия Комиссии. Секретариату было предложено подготовить пересмотренные положения проекта документа на основе обсуждений и решений Рабочей группы. Ход обсуждения и выводы Рабочей группы отражены в разделе II ниже.

II. Подготовка проекта документа по транспортному праву

A. Предварительные соображения

22. Рабочая группа приступила к обсуждению вопроса о подготовке проекта документа по транспортному праву (далее в тексте – "проект документа"). Было достигнуто общее мнение, что цель ее работы заключается в том, чтобы положить конец множественности режимов ответственности, применяемых к морской перевозке грузов, а также модернизировать морское транспортное право, с тем чтобы оно лучше отражало потребности и реальности международной практики в области морской перевозки грузов. Рабочая группа с

признательностью отметила работу, уже проделанную Международным морским комитетом (ММК) по подготовке проекта документа и комментариев к нему. Было выражено мнение, что проект документа должен учитывать действующие международные конвенции, регулирующие различные виды перевозок, и что он должен быть направлен на обеспечение сбалансированности в том, что касается интересов грузоотправителей и интересов перевозчиков.

23. Рабочая группа решила начать свою работу не с постатейного анализа проекта документа, а с широкого обмена мнениями в отношении общего принципиального подхода, отраженного в проекте. Для содействия структурной организации общей дискуссии было принято решение рассмотреть семь тем, принимая в каждом случае во внимание соответствующие положения проекта документа. Этими темами являются следующие: сфера применения (проект статьи 3); электронная связь (проекты статей 2, 8 и 12); ответственность перевозчика (проекты статей 4, 5 и 6); права и обязанности сторон договора перевозки (проекты статей 7, 9 и 10); право распоряжаться грузом (проект статьи 11); передача прав по договору (проект статьи 12) и судебное исполнение прав, вытекающих из договора (проекты статей 13 и 14). По предложению одной делегации Рабочая группа согласилась добавить еще одну тему о свободе договора (которая в настоящее время рассматривается в проекте статьи 17) для изучения в рамках тематического анализа проекта документа.

24. Члены Рабочей группы в целом исходили из того, что новый документ следует разработать с учетом возможного взаимодействия между новым режимом и режимами других применимых конвенций по транспортному праву. Было также выражено общее мнение о том, что при подготовке любого нового документа, регулирующего аспекты морских перевозок, главное внимание следует уделять вопросам обеспечения надежности и безопасности. Было выражено мнение о том, что разработке проекта документа в значительной степени способствовала бы подготовка таблицы, в которой сопоставлялись бы положения проекта документа с положениями других текстов о морской перевозке грузов, таких как Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (далее в тексте настоящего доклада также именуемая "Гамбургскими правилами"), Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссель, 1924 год, далее в тексте настоящего доклада также именуемая "Гаагскими правилами"), Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссель, 1968 год, далее в тексте настоящего доклада также именуемый "Гаагско-Висбийскими правилами"), а также других отдельных конвенций из числа действующих международных документов в области дорожных, железнодорожных и воздушных перевозок, таких как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (Женева, 1956 год, далее в тексте настоящего доклада также именуемая "КДПГ"), Конвенция о международных железнодорожных перевозках (Берн, 1980 год, далее в тексте настоящего доклада также именуемая "КМЖП"), Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 1929 год, далее в тексте настоящего доклада также именуемая "Варшавская конвенция") и Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (далее в тексте настоящего доклада также именуемая "КПГВ"). Это предложение было принято Рабочей группой.

25. Рабочая группа с интересом отметила, что ЮНКТАД в настоящее время занимается подготовкой исследования целесообразности разработки новой конвенции о смешанных перевозках, а также ее желательности, приемлемости и практической осуществимости.

В. Общее обсуждение

1. Сфера применения

а) Возможное применение проекта документа к перевозкам "от двери до двери"

26. Рабочая группа уделила значительное внимание вопросу о том, следует ли период ответственности перевозчика, как он рассматривается в проекте документа, ограничить операциями по перевозке "от порта до порта" или же, если договор перевозки охватывает также перевозку наземными видами транспорта до или после (или до и после) морской перевозки, действие проекта документа должно распространяться также на весь срок действия договора (концепция перевозки "от двери до двери"). Основой для обсуждения послужили предложения о том, что – поскольку значительное и все большее число договоров морской перевозки грузов, особенно при линейных перевозках контейнерных грузов, предусматривает перевозку наземными видами транспорта до и после морского этапа – в проекте документа было бы желательно предусмотреть положение, касающееся взаимосвязи между этим проектом и регулирующими внутренними перевозками конвенциями, которые применяются в некоторых странах. Помещенный в квадратные скобки проект статьи 4.2.1 (Перевозка до или после морской перевозки) в документе A/CN.9/WG.III/WP.21 подсказывает подход, которым и было предложено руководствоваться. Проект этой статьи предусматривает определенную комплексную, но предельно минимальную систему. Проект документа не применяется только в том случае, если какая-либо конвенция, которая содержит императивные нормы, касающиеся внутренних перевозок, подлежит применению в отношении внутреннего этапа перевозки "от двери до двери" и если абсолютно ясно, что утрата или повреждение груза произошли исключительно на этапе внутренней перевозки. Это означает, что, если повреждение произошло на нескольких этапах перевозки или если невозможно доказать, когда произошла утрата или повреждение груза, то проект документа будет применяться в течение всего периода перевозки "от двери до двери".

27. Вносились предложения о том, что проект документа следует ограничить операциями по перевозке "от порта до порта". В качестве одной из причин приводилось то обстоятельство, что распространение действия предлагаемого морского режима на перевозки "от двери до двери" потребует консультаций с представителями интересов других видов транспорта, которые не проводились в ходе подготовительной работы, предшествовавшей подготовке документа A/CN.9/WG.III/WP.21. Однако в ответ было указано, что с учетом того, что такие консультации будут проведены и что методы работы Комиссии и Рабочей группы предусматривают широкие возможности для проведения таких консультаций, предлагаемая концепция перевозок "от двери до двери" учитывает законные интересы наземных перевозчиков в том смысле, что проект документа

предусматривает сохранение в силе режимов действующих договоров об обязательной ответственности.

28. Еще один аргумент против распространения сферы применения проекта документа на перевозки "от двери до двери" заключался в том, что предыдущая попытка подготовить конвенцию о смешанных перевозках, а именно Конвенцию Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 1980 год), оказалась неудачной и что включение смешанных перевозок в сферу действия проекта может подорвать приемлемость нового документа. Утверждалось также, что правила ЮНКТАД/МТП, касающиеся документов смешанной перевозки, представляют собой практическое договорное решение, которое ослабляет необходимость во введении какого-либо законодательного режима. Кроме того, ЮНКТАД занимается изучением целесообразности разработки международного режима смешанных перевозок, и было бы желательно дождаться результатов этого исследования, прежде чем принимать какое-либо решение в контексте проекта документа. Однако в ответ было сказано, что предлагаемая концепция сферы применения проекта "от двери до двери" имеет своей целью введение не какого-либо всеобъемлющего режима смешанных перевозок, а лишь режима морских перевозок, в котором учитывалось бы то реальное обстоятельство, что морская перевозка грузов часто осуществляется до или после наземной перевозки. Проект документа отражает эту реальность и ограничивается тем, что позволяет устранять коллизии с договорами о внутренней перевозке, имеющими обязательную силу. Было также сказано, что в результате ограничения сферы применения проекта только морской перевозкой проект документа может быть воспринят как недостаточно полезный вклад в согласование транспортного права и что предлагаемая концепция сферы его применения "от двери до двери" повышает привлекательность проекта.

29. Утверждалось также, что распространение морского режима на наземные сегменты до или после морской перевозки может породить юридические сложности в ситуации, когда режим морской перевозки грузов будет регулировать одну группу проблем, а режим перевозки грузов наземными видами транспорта (в той мере, в которой он является обязательным) будет регулировать другие вопросы, и что возникнут трудности согласования и толкования таких правовых режимов. Кроме того, перевозка грузов наземным транспортом будет регулироваться иными правилами в зависимости от того, является ли эта наземная перевозка частью транспортной операции "от двери до двери", в которой имеется морской сегмент. В ответ было указано, что минимальная система, предусматриваемая проектом статьи 4.2.1, является эффективной и отвечает интересам сторон и что проект этой статьи представляет собой хорошую исходную основу для обсуждения, в ходе которого можно было бы доработать приемлемые решения, позволяющие избежать трудностей при толковании. Кроме того, в других видах перевозок, особенно в соответствии Варшавской конвенцией, стороны вправе заключать договор с наземным перевозчиком до или после воздушной перевозки, насколько это допускается имеющим обязательную силу режимом, который регулирует наземную перевозку, и это решение удовлетворительно работает на практике.

30. Широкую поддержку получило мнение о том, что в рамках законодательного режима, применимого к морским экспортно-импортным

операциям, морской этап перевозки не следует рассматривать в отрыве от более широкой операции перевозки "от двери до двери". В проекте документа следует учесть ту реальность, что, в частности, контейнерные перевозки в рамках линейных операций обычно организуются как перевозки "от двери до двери" и что в свете технического прогресса, особенно развития электронной торговли и совершенствования средств материально-технического обеспечения, количество таких перевозок несомненно возрастет в будущем. Не использующие суда перевозчики (НИСП) все чаще предлагают такие услуги по перевозке "от двери до двери" и выдаваемые транспортные документы охватывают всю операцию перевозки "от двери до двери"; поэтому выглядело бы искусственным ограничивать законодательный режим перевозки контейнеров сегментом перевозки "от порта до порта", так как контейнеры проверяются не в начале и в конце морского этапа, а в согласованном пункте во внутренних помещениях клиента. Эта реальность отражена в определении "договора о перевозке" в проекте статьи 1, согласно которому это понятие означает договор, в соответствии с которым груз перевозится "полностью или частично" морем. Предлагаемая концепция перевозки "от двери до двери" основывается на том, чтобы урегулировать коллизии между действующими международными договорами и не допустить, чтобы проект документа заменил собой имеющие обязательную силу положения таких конвенций, как КДПГ и КМЖП. Хотя эта концепция, как она отражена в проекте статьи 4.2.1, нуждается в подробном рассмотрении и уточнении, используемый в ней подход получил широкую поддержку, поскольку он отвечает интересам коммерческого сообщества. Кроме того, было указано, что благодаря концепции "исполняющая сторона" (проект статьи 1.17), которая еще не рассматривалась Рабочей группой, к примеру, дорожный перевозчик, который обеспечивает физическую перевозку грузов, будет нести юридическую ответственность перед владельцем груза в качестве исполняющей стороны, и проект документа должен обеспечивать урегулирование коллизии между предусмотренным этим проектом режимом и имеющим обязательную силу режимом, который регулирует дорожную перевозку.

31. Было отмечено, что в отношении наземной перевозки грузов может применяться не имеющий обязательную силу режим международного договора, а тот или иной неунифицированный национальный режим (в силу того, что либо соответствующее государство не является участником договора, либо наземная перевозка не является международной и не отвечает условиям применения договора). Хотя нынешний вариант подпункта (b) проекта статьи 4.2.1 предусматривает, что действие проекта документа будет подчинено только императивным положениям международных конвенций, было указано на желательность рассмотрения связи между проектом документа и положениями какого-либо неунифицированного национального закона, касающегося внутренней перевозки (на который делается ссылка в последнем предложении пункта 50 документа A/CN.9/WG.III/WP.21).

32. При обсуждении этого вопроса Рабочая группа имела в виду задачу, поставленную перед ней Комиссией (A/56/17, пункт 345), в частности тот факт, что Комиссия постановила, что обсуждения Рабочей группы на начальном этапе должны быть посвящены операциям по перевозке грузов "от порта до порта", но что Рабочая группа может рассмотреть желательность и возможность обсуждения также операций по перевозке "от двери до двери" или отдельных

аспектов этих операций и в зависимости от результатов этих обсуждений рекомендовать Комиссии соответствующее расширение мандата Рабочей группы. С учетом этого Рабочая группа пришла к мнению, что было бы желательно включить в круг ее ведения обсуждение операций по перевозке "от двери до двери" и для целей регулирования этих операций разработать такой режим, который позволил бы устранять любые коллизии между проектом договора и положениями договоров, регулирующих наземную перевозку, в случаях, когда морская перевозка дополняется одним или несколькими сегментами наземной перевозки. Таким образом, Рабочая группа просила Комиссию одобрить предлагаемый ею подход. Рабочая группа сочла, что ей было бы полезно продолжить обсуждение проекта документа, исходя из того временного рабочего предположения, что он будет охватывать операции по перевозке грузов "от двери до двери".

b) Международный характер перевозки

33. Рабочая группа обсудила последствия применения подхода к международному характеру перевозки, который используется в проекте статьи 3. В частности, был задан вопрос, не приведут ли положения, определяющие сферу применения проекта документа, к различным решениям в отношении применимости этого проекта в зависимости от того, присутствует ли элемент международного характера применительно к сегментам перевозки до и после морского этапа. В целом было сочтено, что проект документа должен применяться в случае, если общий договор перевозки имеет международный элемент, независимо от того, являются ли отдельные сегменты перевозки чисто внутренними. В качестве примера было сказано, что проект документа должен применяться к перевозке грузов из Мадрида в Филадельфию, в ходе которой грузы перевозятся автодорожным транспортом из Мадрида в Кадис, морем из Кадиса в Нью-Йорк и автодорожным транспортом из Нью-Йорка в Филадельфию. Равным образом проект документа должен применяться и к перевозке грузов из Берлина в Буффало, в ходе которой грузы перевозятся из Берлина в Роттердам железной дорогой, затем из Роттердама в Монреаль морем и из Монреаля в Буффало автодорожным транспортом. В контексте этого обсуждения отмечалось, что при подготовке проекта документа особое внимание следует уделять необходимости обеспечения четкого разрешения возможных коллизий между различными нормативными режимами (будь то международными или национальными), которые могут регулировать различные сегменты перевозки в зависимости от используемого вида транспорта. Например, в случае вышеупомянутой перевозки грузов между Берлином и Буффало предпочтение в целом было выражено более простому и более широкому решению, согласно которому проект документа будет обеспечивать регулирование в течение всей перевозки независимо от того, присутствуют ли в ней внутренние сегменты. В то же время отмечалось, что такое простое решение будет отличаться от более сложного и более ограничительного решения, которое используется в последней редакции КОТИФ, согласно которой сегменты перевозки, которые являются вспомогательными по отношению к железнодорожному этапу, будут регулироваться КОТИФ только в тех случаях, когда они являются исключительно внутренними.

34. Что касается различных факторов, приведенных в подпунктах (a)–(e) проекта статьи 3.1 в связи с определением международного характера перевозки,

в целом было выражено мнение в поддержку использования как можно более широкой сферы применения проекта документа. В порядке редакционного замечания было отмечено, что в соответствии с концепцией сферы применения проекта "от двери до двери", которая была выбрана Рабочей группой в качестве отправного момента для ее работы, предпочтение следует отдать понятиям "место получения" и "место сдачи" вместо понятий "порт погрузки" и "порт разгрузки". В этой связи было отмечено, что порт погрузки и порт разгрузки, а также любой промежуточный порт может быть и неизвестен грузоотправителю по договору. По существу этого положения были выражены сомнения насчет того, следует ли считать соответствующим для определения сферы применения проекта документа место заключения договора, о котором идет речь в подпункте (d). Было высказано мнение, поддержанное многими членами Рабочей группы, что в современной практике перевозок место заключения договора, как правило, не имеет никакого отношения к исполнению договора перевозки, а если речь идет об электронной торговле, то такое место может оказаться трудно, а то и невозможно определить.

2. Электронная связь (проекты статей 2, 8 и 12)

35. Была выражена значительная поддержка тех принципов, на которых основывается регулирование вопросов электронной торговли в проектах статей 2, 8 и 12. Внимание Рабочей группы было обращено на необходимость пересмотра проекта документа с целью обеспечить его согласованность с текстом Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронной торговле с точки зрения как существа, так и терминологии.

36. Рабочая группа в целом согласилась с необходимостью обеспечения функциональной эквивалентности таких существующих транспортных документов, как оборотный или необоротный коносамент, и систем электронных сообщений, созданных вместо этих документов в условиях электронной среды. Однако было отмечено, что одна из задач проекта документа заключается в выработке самостоятельных правил, на основе которых можно было бы непосредственно обеспечить признание правового значения электронных сообщений, используемых вместо бумажных документов, без необходимости прибегать к традиционным концепциям бумажной транспортной документации. В этом плане можно сказать, что проект документа идет дальше простого признания функциональной эквивалентности бумажных документов и их электронных аналогов. Дополнительным преимуществом такого подхода является то, что в конечном итоге проект документа позволит устранить неудобства, являющиеся следствием нынешнего несоответствия между правовыми системами при толковании таких терминов, как "коносамент", который может охватывать как оборотные, так и необоротные документы.

37. Применительно к содержанию конкретных норм, закрепленных в проекте статьи 2, были высказаны различные мнения. Одно из предложений заключалось в том, что следовало бы предусмотреть некий механизм, который с достаточной ясностью идентифицировал бы автора электронной записи или записей, используемых вместо коносамента. Другое предложение сводилось к тому, что в проекте документа следовало бы установить требования в отношении хранения электронных записей таким образом, чтобы при этом гарантировалась неизменность их содержания. В более общем плане было предложено

предусмотреть в проекте документа средства, с помощью которых в электронной среде можно было воспроизвести функцию передачи прав, связанную с оборотными коносаменами. Утверждалось, что простой ссылки на "надлежащие положения" в соглашениях, заключаемых между сторонами, будет недостаточно для решения вопроса обеспечения оборотного характера, который, возможно, также потребует рассмотреть применительно к фактическим ситуациям, когда отсутствует предварительное соглашение между сторонами в отношении использования электронных сообщений. В этой связи было выражено мнение, что в проекте документа следует предусмотреть требование о том, чтобы стороны заключали прямо выраженные соглашения об использовании электронных сообщений. Было внесено еще одно предложение в отношении того, что в проекте документа следовало бы предусмотреть правила для урегулирования возможных коллизий, которые могут возникать между бумажными транспортными документами и их электронными версиями, выданными для целей того же договора перевозки, особенно в случаях, когда не обеспечена сдача всех подлинников бумажного коносамента до выдачи его электронной версии.

38. Рабочая группа приняла к сведению эти различные предложения для продолжения дискуссии по вопросу об электронных сообщениях на более позднем этапе на основе положений, содержащихся в проектах статей 2, 8 и 12.

3. Ответственность (проекты статей 4, 5 и 6)

а) Ответственность перевозчика и период ответственности

39. В соответствии со своим решением ограничить рассмотрение общим обсуждением тем Рабочая группа провела предварительный анализ общих подходов, используемых в проектах статей 4, 5 и 6. Члены Рабочей группы в целом выразили мнение о том, что эти положения в их нынешней редакции являются одним из важнейших компонентов проекта документа и представляют собой базу, на основе которой можно проводить любое обсуждение режима, применяемого в отношении обязательств и ответственности перевозчика. Было отмечено, что в нынешних положениях делается попытка сохранить ряд важных особенностей, присутствующих в действующих в настоящее время международных конвенциях и национальных законах. Было выражено также общее мнение о том, что проекты статей 4, 5 и 6 следует читать совместно, особенно с учетом того, что обязательства и ответственность перевозчика рассматриваются соответственно в статьях 5 и 6, в зависимости от момента, в который начинается и заканчивается период ответственности перевозчика, о котором идет речь в проекте статьи 4. Было выражено мнение, что проекты статей 4, 5 и 6 снижают, как представляется, ответственность перевозчика по сравнению со статьями 4 и 5 Гамбургских правил. Согласно этой точке зрения было высказано предположение о том, что – по меньшей мере для целей применения в тех странах, которые ратифицировали Гамбургские правила, – положения проектов статей 4, 5 и 6 проекта документа потребуются, возможно, пересмотреть на предмет обеспечения соответствия со статьями 4 и 5 этих Правил.

40. В отношении определяющих принципов, лежащих в основе проекта статьи 4.1.1, было отмечено, что, как представляется, проект этой статьи основывается на том принципе, что ответственность перевозчика связана с

концепцией нахождения груза в его ведении (которое начинается с получения груза и заканчивается его сдачей). Широкую поддержку получило мнение о том, что в любом случае эта концепция присутствует в международных документах, касающихся других видов перевозки, и ее следует использовать в контексте проекта документа. В этой связи были выражены некоторые оговорки в отношении используемого в проектах статей 4.1.2 и 4.1.3 подхода, суть которого заключается в том, что точный момент получения и сдачи груза является предметом согласования между сторонами или вопросом, который следует регулировать путем ссылки на традиции или обычаи. Было выражено мнение о том, что такая договорная гибкость противоречит современным транспортным конвенциям, таким как КМЖП и КППВ, что она привносит элемент неопределенности в императивный режим ответственности, предусматриваемый проектом документа, и что она может даже создать некоторые возможности для манипулирования в вопросе о том, когда начинается и когда заканчивается период ответственности. Был приведен довод о том, что подобная концепция договорной гибкости может нанести ущерб достижению цели охвата проектом документа перевозок "от двери до двери". Однако поддержку получило то мнение, что вопрос о моменте и месте сдачи груза следует оставить на усмотрение перевозчика и грузоотправителя по договору (которые являются сторонами коммерческой сделки, способными оценить риски и последствия их соглашения по данному вопросу). Такая степень свободы договора необходима для того, чтобы отразить тот факт, что момент начала и прекращения нахождения груза в ведении перевозчика зависит от таких обстоятельств, как практика, существующая в разных портах, характеристики судна и груза, погрузочно-разгрузочное оборудование и иные факторы подобного рода. Как утверждалось, нет ничего плохого в том, чтобы оставить на усмотрение сторон вопрос о моменте начала и прекращения нахождения груза в ведении перевозчика, при том условии, что фактический срок нахождения груза в его ведении и период его ответственности за этот груз будут совпадать. Было отмечено, что и согласно статьям 4(1) и (2) Гамбургских правил (по которым ответственность наступает в момент, когда груз принимается в порту погрузки, и заканчивается, когда груз сдается в порту разгрузки) предполагается, что перевозчик и грузоотправитель по договору имеют определенную степень свободы в согласовании вопроса о том, произойдет ли получение и сдача груза, например, непосредственно у борта судна или в каком-либо ином месте в порту. Было отмечено, что правила об ответственности следует проанализировать с точки зрения как перевозки "от порта до порта", так и перевозки "от двери до двери". В связи с проектом статьи 4.2.1 некоторые делегации выразили мнение, что они не смогут согласиться с расширением действия морского режима на сегменты до и после морской перевозки таким образом, как это предлагается в проекте статьи. Было указано, что имеются также и другие варианты решений в том, что касается элементов сетевой системы. Режим, применимый к ущербу, место причинения которого установить невозможно, следует проанализировать с учетом применимых режимов, регулирующих наземную перевозку.

b) Смешанные договоры перевозки и экспедирования

41. Были выражены мнения в отношении возможности того, что перевозчик и грузоотправитель по договору могут прямо договориться о том, что перевозчик после выполнения своих договорных обязательств будет в качестве агента

организовывать связующую перевозку (возможность, которая конкретно допускается в проекте статьи 4.3). Были выражены опасения в отношении этой возможности, поскольку было сочтено, что она допускает заключение субподрядного договора на часть перевозки и освобождает перевозчика от ответственности за эту последующую перевозку в силу того, что в проекте говорится, что перевозчик организует перевозку в качестве агента. Хотя и было выражено понимание этой точки зрения (особенно в случаях, когда для сокращения периода ответственности используются стандартные условия печатного договора без учета конкретных условий, в которых заканчивается ответственность перевозчика и перевозчик берет на себя роль агента), были высказаны мнения о том, что в законодательном тексте было бы неразумно пытаться мешать сторонам договориться о том, что одна из них будет выступать агентом другой стороны, когда такое решение является обдуманым и совместным решением обеих сторон.

42. Было также отмечено, что другие транспортные конвенции не предусматривают возможности того, чтобы перевозчик выступал агентом (или квазиэкспедитором) владельца груза, и что в проекте документа также не следует предусматривать такую возможность. Однако в ответ было сказано, что, даже если такая возможность и не предусматривается в законодательных текстах, не исключается, что стороны могут договориться об этом, и что для защиты интересов сторон будет полезным внести ясность в эту практику и предусмотреть условия, призванные предотвратить злоупотребления.

с) Обязательства перевозчика

43. В связи с проектом статьи 5.4 прозвучала решительная поддержка предложения о том, чтобы обязать перевозчика проявлять надлежащую осмотрительность непрерывно в течение всего рейса посредством сохранения в статье слов, которые в настоящее время заключены в квадратные скобки: "и в ходе" и "и поддержания". Те, кто высказывался в поддержку введения такого обязательства, отметили, что в условиях применения современных систем связи и слежения, которые позволяют перевозчику внимательно следить за движением судна, непрерывное обязательство проявлять надлежащую осмотрительность должным образом соответствует современной деловой практике. Однако было выражено мнение, что степень осмотрительности будет или должна зависеть от конкретных условий в том смысле, что, например, обязанности перевозчика будут меняться в зависимости от того, находится ли судно в море или в порту. Кроме того, было выражено мнение о том, что при определении условий такого обязательства проявлять надлежащую осмотрительность можно было бы учесть такие новые стандарты, как Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (1993 год, "Кодекс МУБ"), и новые международные стандарты, которые могут быть разработаны, в частности, Международной морской организацией. Несмотря на широкую поддержку предложения о введении непрерывного обязательства проявлять надлежащую осмотрительность, была выражена обеспокоенность в отношении того, что распространение обязательства перевозчика проявлять надлежащую осмотрительность на весь рейс усилит бремя, которое несут перевозчики, и может привести к сопутствующим издержкам, которые будут покрываться за счет более высокого фрахта. Было также выражено мнение о том, что если в конечном итоге будет принята концепция сферы применения проекта "от двери

до двери", то нужно будет пересмотреть вопрос о включении проекта статьи 5.2.2. Было напомнено о том, что проект статьи 5.2.2 призван учесть условия FIO (франко погрузка–разгрузка) и FIOS (франко погрузка–разгрузка, штивка). Было выражено мнение в поддержку включения этой статьи в проект потому, что она позволяет устранить нынешнюю правовую неопределенность в вопросе о том, наступает ли ответственность перевозчика на условиях FIO или FIOS только с момента погрузки или штивки груза в трюме. Кроме того было указано, что с учетом того факта, что в некоторых правовых системах согласие на условия FIO(S) означает прекращение применения императивного унифицированного режима ответственности перевозчика, преимущество рассмотрения вопроса об условиях FIO(S) в проекте документа будет состоять в том, что это позволит устранить любые сомнения относительно принципа, согласно которому перевозчик обязан проявлять должную осмотрительность даже в тех случаях, когда стороны согласовывают такие условия. Определенная обеспокоенность была выражена в связи с тем, что, допуская возможность применения внешнего подряда, проект статьи 5.2.2 может подорвать принцип единообразия.

44. Применительно к проекту статьи 6.1.1, касающемуся ответственности перевозчика, энергичную поддержку получило мнение о том, что основанием для ответственности должно быть наличие вины со стороны перевозчика, а не некая строгая ответственность. Что касается исключений в отношении ответственности, предусмотренных в статье 6.1.2, то в этой связи было отмечено, что исключения в результате ошибки в судовождении или управлении судном (пункт (а)) или пожара на судне, если только он не был вызван виной или действиями перевозчика (пункт (b)), прямо устанавливают – посредством введения презюмирующего положения – основания для освобождения перевозчика от ответственности. Был высказан весомый довод о том, что с учетом того обстоятельства, что одна из главных задач проекта документа заключается в модернизации транспортного права, исключение ответственности за ошибки в судовождении или управлении судном устарело, особенно в свете того, что другие конвенции, касающиеся перевозок другими видами транспорта, не содержат такого исключения. Однако в противовес предложению об исключении проекта статьи 6.1.2 было выражено мнение о том, что риски такого рода присущи только морским перевозкам и что исключение такой существующей причины освобождения от ответственности может иметь экономические последствия для сторон. В пользу сохранения этого возражения был приведен довод о том, что, вне зависимости от технических новшеств в областях обеспечения безопасности судов и слежения за судами в море, сравнивать морские перевозки с дорожными, железнодорожными и воздушными неуместно. В отношении исключения, касающегося пожара на судне, были высказаны мнения в поддержку его сохранения, возможно, в таком виде, который бы в большей степени основывался на подходе, используемом в Гаагско–Висбийских правилах, а именно исключения в случае пожара на судне, если только он не возник вследствие фактической вины или фактической причастности перевозчика. Но в этой связи было указано, что обстоятельства, при которых пожар можно считать основанием для освобождения перевозчика от ответственности, например, когда он явился следствием действий грузоотправителя по договору или присущих грузу дефектов, в достаточной мере охватывается проектом статьи 6.1.3 (iii) и (vi).

45. В отношении относительных исключений из ответственности перевозчика, перечисленных в проекте статьи 6.1.3, Рабочая группа отметила, что этот проект статьи основывается на Гаагских правилах. По вопросу о том, должны ли исключения устанавливаться в виде оснований для освобождения от ответственности или же их следует установить только в форме презумпций, консенсуса достигнуто не было. В частности, были выражены сомнения относительно приемлемости содержащихся в подпунктах (ix) и (x) проекта статьи новых исключений, которые, по-видимому, следует дополнительно рассмотреть в свете решений, которые будут приняты в отношении возможности определения в договоре начала или конца периода ответственности перевозчика. Было принято решение обстоятельно обсудить проект этой статьи на более позднем этапе.

46. Что касается проекта статьи 6.1.4, то определенное предпочтение было отдано второй альтернативной формулировке, в отношении которой было сказано, что она в большей степени отражает сбалансированный подход к обязательствам перевозчика и грузоотправителя по договору.

47. Рабочая группа приняла решение возобновить общее обсуждение вопросов ответственности на одной из будущих сессий на основе проектов статей 4, 5 и 6 после проведения более обстоятельных консультаций.

4. Права и обязательства сторон договора перевозки (проекты статей 7, 9 и 10)

а) Обязательства грузоотправителя по договору (проекты статей 7 и 10)

48. Рабочая группа перешла к рассмотрению проектов статей 7 и 10, касающихся обязательств грузоотправителя по договору и сдачи груза грузополучателю. Было отмечено, что основное обязательство грузоотправителя по договору заключается в уплате фрахта, а вторичные обязательства состоят в доставке груза для передачи в ведение перевозчика и в сдаче груза перевозчику в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку. Рабочая группа признала, что эти обязательства отражены во многих национальных законах и в коммерческой практике. Далее было отмечено, что грузоотправитель по договору обязан проинформировать перевозчика о характере груза и в особенности о том, является ли груз опасным.

49. Было указано, что проекты статей 7 и 10 были подготовлены с целью обеспечить сбалансированность между правами и обязательствами грузоотправителя по договору и перевозчика с помощью дальнейшего развития подхода, использованного в Гаагско-Висбийских правилах, и расширения сферы действия подхода, использованного в Гамбургских правилах. Было отмечено, что в проекте текста статьи 7.5 устанавливается строгая ответственность за неспособность грузоотправителя по договору предоставить перевозчику возможность для безопасной перевозки груза. Было выражено общее согласие с тем, что проект статьи 7 является хорошей основой для дальнейших обсуждений. Было выражено мнение, что обязанность грузоотправителя по договору сдать груз, готовый для перевозки, не должна ставиться в зависимость только от воли сторон, как это предусматривается в проекте статьи 7.1, особенно с учетом обязательства перевозчика предоставлять информацию, которое предусматривается в проекте статьи 7.2. Было указано, что такое обязательство прямо связано с вопросами сохранности и безопасности судна и что оно, таким

образом, не должно регулироваться только на основании принципа автономии сторон. Было высказано мнение о том, что при определенных обстоятельствах, например, когда перевозимый груз может быть опасным для окружающей среды или создавать риск для третьих сторон, перевозчику и капитану судна должно быть разрешено предоставлять информацию о грузе надлежащим органам, таким как портовые власти. Были высказаны сомнения в том, что глава 7 является надлежащим местом для проекта статьи 7.2, которая касается обязательства перевозчика, учитывая тот факт, что эта глава посвящена обязательствам грузоотправителя по договору.

50. Было выражено мнение, что обязательства, налагаемые на грузоотправителя по договору, как они сформулированы в настоящее время, возможно, не в полной мере сбалансированы с обязательствами, налагаемыми на перевозчика. Например, согласно проекту статьи 7.6 грузоотправитель по договору может быть освобожден от ответственности только в том случае, если он сможет доказать, что утрата, повреждение или вред, причиненные грузом, были вызваны событиями, которых заботливый грузоотправитель по договору не мог избежать или последствия которых заботливый грузоотправитель по договору был не в состоянии предупредить. В отличие от этого аналогичное положение об ответственности в том, что касается перевозчика, как оно изложено в проекте статьи 6.1.1, позволяет перевозчику освободиться от ответственности, если он докажет отсутствие вины со своей стороны. Было достигнуто согласие с тем, что, хотя необходимо обеспечить надлежащую сбалансированность обязательств грузоотправителя по договору и перевозчика, такая сбалансированность должна оцениваться с точки зрения глобальной перспективы, а не с помощью сопоставления отдельных статей или отдельных обязательств. В этой связи было отмечено, что перевозчик может сослаться на возражения и ограничения ответственности, которыми не может воспользоваться грузоотправитель по договору.

51. Рабочая группа пришла к общему согласию о том, что проекты статей 7 и 10 создают хорошую основу для дальнейшего обсуждения обязательств грузоотправителя по договору и имеют особенно важное значение с точки зрения защиты безопасности судов. В то же время было отмечено, что в тексте, в отличие от некоторых действующих в настоящее время режимов по вопросам обеспечения сохранности и безопасности, не проводится разграничения между обычными и опасными грузами. В этой связи было высказано мнение о том, что, вне зависимости от того, что нынешний текст имеет иную направленность, Рабочей группе следует более тщательно изучить соответствующие конвенции, касающиеся вопросов безопасности грузов, такие как Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ (ОВВ) 1996 года. Было отмечено, что в контексте проекта статьи 7 проводить различие между опасными и неопасными грузами было бы нецелесообразно, поскольку грузы, которые в целом могут рассматриваться в качестве неопасных, способны при определенных обстоятельствах причинить ущерб другим грузам.

b) Фрахт (проект статьи 9)

52. Было отмечено, что в проекте статьи 9, который основывается на международной практике, рассматриваются разнообразные вопросы, включая

момент уплаты фрахта, исключения из платежного обязательства и право удержания груза перевозчиком до получения платежа. Был задан вопрос относительно значения формулировки "другие сборы, связанные с перевозкой груза", которая используется, однако не определяется в проекте статьи 9.3(a). Было высказано мнение, что использование такой формулировки может вызвать необходимость оговорить в проекте статьи 9.4(a), что в случаях, когда в транспортном документе содержится указание "фрахт с предоплатой", платеж ни фрахта, ни других сборов не причитается. Рабочая группа выразила общую поддержку структуры проекта статьи 9 и принципов, на которых он основывается. В центре внимания при обсуждении стояли вопросы о том, должна ли – и в какой степени должна – предусматриваться возможность изменения положений проекта статьи 9 по соглашению сторон, и о сфере действия права удержания.

53. Что касается императивного или неимперативного характера этих положений, то было высказано мнение о том, что с учетом возможных последствий для третьих сторон определенные положения, содержащиеся в проекте статьи 9, не должны подлежать изменению на основании договора. Например, было указано, что проект статьи 9.2(b) является по своему характеру декларацией и не может обуславливаться соглашением о противном. Противоположная точка зрения заключалась в том, что проект статьи 9 будет выполнять более полезную функцию, если в нем будет предлагаться свод субсидиарных норм, применимых только в отсутствие каких-либо специальных положений в договоре перевозки. Было указано, что даже проект статьи 9.2(b) может привести к неоправданным результатам, если не будет предусмотрено возможности установления каких-либо исключений ни при каких обстоятельствах. В силу этого было предложено, чтобы весь текст проекта статьи 9 обуславливался соглашением о противном. При завершении обсуждения было в целом сочтено, что при обзоре отдельных положений проекта статьи 9 на одной из будущих сессий Рабочей группе потребуется применительно к каждому подпункту принимать решение о том, должно ли соответствующее положение представлять собой субсидиарную норму или нет.

54. Что касается права удержания, то был задан вопрос о том, ограничивает ли проект статьи 9.5 использование права удержания только теми случаями, когда обязательство уплатить фрахт вытекает из соответствующего обязательства согласно применимому внутреннему праву. Было высказано мнение о необходимости разъяснения или расширения сферы действия права удержания с тем, чтобы избежать возможности создания подобного ограничения. В ответ было указано, что применение проекта статьи 9.4(b) и проекта статьи 9.5(a) не предполагалось увязывать с концепцией ответственности; предполагалось, что право удержания будет возникать непосредственно из неуплаты фрахта грузополучателем, если грузополучатель был уведомлен о том, что такой фрахт причитается. В то же время широкую поддержку получило мнение о том, что эти проекты положений, в частности, упоминание о том, что грузополучатель "может нести ответственность за уплату фрахта", потребуются, возможно, обсудить более подробно.

5. Право распоряжаться грузом (проект статьи 11)

55. В целом было сочтено, что проект положения, касающегося права распоряжаться грузом, является полезным дополнением к традиционным документам о морской перевозке. Рабочая группа не проводила подробного рассмотрения положений проекта статьи 11, однако выразила свою уверенность в том, что этот проект статьи будет представлять собой хорошую основу для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий.

56. В числе предварительных замечаний, сделанных по тексту проекта статьи 11, было выражено опасение относительно чрезмерной сложности этого положения, особенно в случае, если оно будет применяться к перевозке "от двери до двери". Хотя в целом ожидалось, что на более позднем этапе это положение можно будет разъяснить и упростить как с точки зрения структуры, так и содержания, было указано, что установление базовых норм, касающихся права распоряжаться грузом, имеет важнейшее значение, особенно с учетом развития использования электронных сообщений. Было высказано мнение о том, что регулирование права распоряжаться грузом должно отвечать практике разрешения вопросов об этом праве или праве вносить изменения в договор согласно другим транспортным конвенциям, таким как КДПГ. Была высказана обеспокоенность в связи с созданием возможности вносить изменения в договор, например изменять место доставки. Было выражено мнение, что это положение накладывает на перевозчика более тяжелое бремя, чем это предусматривается согласно действующим режимам, и что в случае оборотных транспортных документов обладание этим правом должно ограничиваться держателем транспортного документа. Что касается необоротных документов, то было указано, что это право должно ограничиваться изменением указания грузополучателя, как это предусматривается в Унифицированных правилах ММК для морских накладных. Что касается функционирования этого положения, то был задан вопрос относительно значения слов "в любом случае распоряжающаяся сторона гарантирует перевозчика" в проекте статьи 11.3(b). Было указано, что использование концепции гарантии возмещения может ненадлежащим образом создать впечатление о том, что распоряжающаяся сторона может стать субъектом ответственности. Эту концепцию следует заменить концепцией "вознаграждения", которая в большей степени соответствует правомерному использованию права на распоряжение грузом распоряжающейся стороной. Другой поднятый вопрос касался возможных последствий несоблюдения перевозчиком новых инструкций, полученных от распоряжающейся стороны. Было высказано мнение, что в ходе продолжения обсуждений Рабочей группе потребуется принять решение о том, должны ли такие последствия регулироваться проектом документа или же их следует оставить на разрешение на основании применимого внутреннего права.

6. Передача договорных прав (проект статьи 12)

57. Рабочая группа, по мнению которой положение о передаче прав играет полезную роль в контексте проекта документа, заслушала ряд замечаний, касающихся этого положения. Было указано, что проекты статей 12.1.1(iii) и 12.2.1 и 2 вызывают трудности с точки зрения толкования и что их необходимо разъяснить. Что касается ссылки в проекте статьи 12.3 на "национальное законодательство, применимое к договору перевозки", то было указано, что эта

ссылка либо не является необходимой и может быть исключена, либо ставит вопросы коллизионного права, на которые не дается ответов. Проект статьи 12.2.2 получил определенную поддержку, однако в то же время было указано, что он, как представляется, предоставляет перевозчику возможность с помощью использования стандартных условий договора перевозки распространить ответственность грузоотправителя по договору на держателя транспортного документа. Было указано, что последние два предложения проекта статьи 12.3 могут вступить в коллизию с национальными нормами о форме передачи договорных прав и что, таким образом, следует, возможно, рассмотреть вопрос об их исключении.

7. Судебное осуществление прав, вытекающих из договора перевозки (проекты статей 13 и 14) и юрисдикция

а) Право предъявлять иски и срок для предъявления исков (проекты статей 13 и 14)

58. Было высказано мнение о том, что помимо рассмотрения вопросов, связанных с правом предъявления иска к перевозчику (проект статьи 13.1), следует также включить положения о праве перевозчика на предъявление иска (например, к грузоотправителю по договору, когда грузоотправитель по договору не выполняет какое-либо из своих обязательств). Было отмечено, что в законодательстве различных стран используются различные концепции суброгации, что привносит элемент неопределенности в это положение.

59. Было указано, что проект статьи 13.1 является недостаточно ясным в вопросе о том, какие стороны имеют право на предъявление иска. Был задан вопрос о том, должна ли иметь право на предъявление иска сторона, которая не понесла ущерба (как на это указывается в проекте статьи 13.2); в то же время было высказано мнение, что в проекте документа было бы полезно разъяснить, что держатель оборотного транспортного документа обладает процессуальным правом на предъявление иска будь то от своего собственного лица или от имени стороны, потерпевшей убытки. Было сочтено, что в связи с проектом статьи 13.2 возникают вопросы, требующие разъяснения; например, было указано, что в тех случаях, когда какая-либо сторона предъявляет иск от имени другой стороны, понесшей убытки, правом на предъявление иска должна обладать только одна сторона, а не обе стороны. Было также отмечено, что если держатель, который сам не понес каких-либо убытков или ущерба, предъявляет иск и проигрывает дело, такой исход должен иметь обязательную силу также и для стороны, понесшей убытки или ущерб. Поскольку в последнем предложении проекта статьи 13.2 затрагиваются вопросы национального права, которые трудно разъяснить в контексте этого проекта статьи, было высказано мнение о том, что это предложение было бы, возможно, предпочтительно исключить.

60. Что касается проекта статьи 14, то было предложено упомянуть в нем также и об исполняющем перевозчике ("исполняющей стороне"), и о грузополучателе. Было также высказано мнение о том, что устанавливаемый в проекте статьи 14.4 срок в 90 дней должен представлять собой субсидиарное правило, которое будет применяться в том случае, если в законодательстве государства, в котором возбуждено производство, не предусматривается более длительный срок. Что касается годового срока, предусматриваемого в проекте статьи 14.1, то согласно ряду высказанных мнений он является уместным,

причем в качестве оснований приемлемости этого срока указывалось на юридическую определенность и простоту сношений между сторонами; в то же время были также высказаны мнения в пользу продления этого срока до двух лет, что будет отвечать сроку, оговоренному в Гамбургских правилах. Другое предложение заключалось в том, чтобы для случаев намеренного противоправного поведения предусмотреть срок продолжительностью в 2–3 года. Рабочая группа не приняла какого-либо решения по этому вопросу. Что касается проекта статьи 14.2, то была выражена обеспокоенность относительно уместности подобного правила для операций перевозки "от двери до двери", особенно в случаях, когда период ответственности был ограничен в договорном порядке согласно проектам 4.1.2 и 4.1.3.

b) Юрисдикция

61. Было отмечено, что в проекте документа не затрагиваются вопросы юрисдикции (по той причине, что, как это указывается в записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21, Введение, пункт 24), разработка положения о юрисдикции или арбитраже на столь раннем этапе осуществления этого проекта до принятия решений по существу материально-правовых вопросов представляется преждевременной). Хотя определенная поддержка была выражена предложению не включать в проект документа подобное положение о юрисдикции и арбитраже, широкое распространение получила точка зрения о том, что подобное положение будет полезным и даже, согласно некоторым мнениям, абсолютно необходимым. Хотя никаких выводов относительно существования этого положения сделано не было, был высказан ряд предложений относительно его возможного содержания: одним из государств, обладающих юрисдикцией, должно быть государство сдачи груза; в будущем положении должны быть рассмотрены вопросы об арбитраже; эти положения должны иметь преимущественную силу по отношению к оговорке о юрисдикции в транспортном договоре (за исключением тех случаев, когда такая оговорка согласовывается после утраты или повреждения); стороны должны иметь возможность определять – на основании прямо выраженной договоренности – юрисдикцию по своему выбору; и моделью для проекта положения должны послужить статьи 21 и 22 Гамбургских правил.

8. Свобода договора (проект статьи 17)

62. Отмечалось, что урегулирование вопросов, перечисленных в комментарии к проектам статей 3.3 и 3.4 (об исключениях применительно к чартерам, договорам фрахтования, договорам на перевозку определенных объемов груза и аналогичным соглашениям), окажет влияние на практическое применение проекта статьи 17, в которой устанавливаются пределы свободы договора. Было высказано несколько различных мнений по вопросу о том, следует ли распространять действие проекта документа на чартеры и аналогичные соглашения. Широкое распространение получило в Рабочей группе мнение о целесообразности исключения чартеров из сферы применения проекта документа на том основании, что это отражает традиционный подход. Однако было указано, что проект статьи 3.3 идет дальше традиционного подхода, поскольку в нем делается попытка исключить также договоры фрахтования и аналогичные соглашения. Было сказано, что сторонам, располагающим соответствующим опытом, следует предоставить свободу договора, чтобы они

сами согласовали условия и особенно положения об ответственности, которые могут применяться в отношениях между ними. Иными словами, было сказано, что лучше всего было использовать такой подход, при котором в принципе проект документа не применялся бы к чартерам, но стороны таких соглашений могли бы свободно договариваться о его применении в отношениях между собой. Такая договоренность о применении проекта документа в отношении чартеров не будет иметь обязательной силы для третьих сторон, которые не дали на это своего согласия. Еще одно предложение заключалось в том, что положение об исключении чартеров из сферы применения проекта документа следует сформулировать таким образом, чтобы не проводилось различия между перевозчиками. Было также предложено сформулировать это исключение так, чтобы оно четко распространялось также на слот-чартеры и спейс-чартеры. После обсуждения было достигнуто решение исключить из сферы применения проекта документа чартеры и соглашения аналогичного типа, такие как слот-чартеры и спейс-чартеры.

63. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, следует ли разработать специальное определение понятия "чартер". В этой связи было отмечено, что такое определение является очень важным, учитывая то обстоятельство, что содержащееся в проекте статьи 3.3.1 исключение касается чартеров "или аналогичных соглашений". Было сказано, что без определения термина "чартер" трудно будет понять, что подразумевается под такими "аналогичными соглашениями". В качестве аргумента против включения определения чартера было сказано, что определение этого понятия отсутствует и в Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах и что это не создавало никаких существенных практических трудностей. Однако было отмечено, что в силу более широкого охвата проекта документа такое определение необходимо. После обсуждения были высказаны мнения в поддержку включения понятия "чартер" в интересах ясности. В этой связи было указано, что предлагаемые определения, приводимые в пунктах 39 и 41 документа A/CN.9/WG.III/WP.21, можно использовать в качестве полезной отправной точки.

64. Что касается проекта статьи 17.2(a), который допускает исключение или ограничение ответственности перевозчика и исполняющей стороны за утрату или повреждение груза, когда таким грузом являются живые животные, то широкую поддержку получило мнение о том, что это положение следует сохранить. В поддержку этого положения приведен довод о том, что это исключение является традиционным и что в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах живые животные исключаются из определения груза. Было отмечено, что на торговлю живыми животными приходится лишь очень незначительная доля в общем объеме торговли. В то же время была выражена обеспокоенность в связи с тем, что перевозчику дается право исключать или ограничивать ответственность за утрату или повреждение груза, если таким грузом являются живые животные. Было сказано, что было бы лучше совсем исключить перевозку живых животных из сферы применения проекта документа вместо того, чтобы допускать возможность исключения ответственности. В целом с учетом этих соображений Рабочая группа достигла общего согласия о том, что в сферу применения проекта документа не следует включать перевозку живых животных.

65. После обсуждения вопроса об исключении чартеров из сферы применения проекта документа Рабочая группа в предварительном порядке рассмотрела явление заключения транспортных соглашений в индивидуальном порядке в отличие от договоров перевозки, которые заключаются на стандартных условиях. Было указано, что практика индивидуальных транспортных соглашений (для обозначения которых используются такие термины, как договоры на перевозку определенных объемов груза или договоры о транспортном обслуживании) сложилась в различных секторах, которые занимаются международной перевозкой грузов, и что ее используют самые разные по объему операций грузоотправители. Подобные договоры, как правило, являются результатом тщательных переговоров, в ходе которых согласовываются такие вопросы, как объем груза, подлежащего перевозке (выраженный в абсолютных или относительных величинах), срок, в течение которого будет осуществляться перевозка груза, различные условия предоставляемых услуг, цены и вопросы ответственности. Основная направленность таких договоров, согласованных в индивидуальном порядке, может быть различной, например, некоторые из них конкретно посвящены вопросам ответственности, тогда как другие не ставят цели изменения общеприменимого режима ответственности.

66. Рабочей группе было предложено рассмотреть такие соглашения, с тем чтобы применить к ним подход, отличный от того, который применяется к другим договорам перевозки. Особыми чертами таких соглашений могли бы быть следующие: положения проекта документа будут распространяться на них, но не будут иметь для них обязательной силы; проект документа, в том числе его положения об ответственности, будет применяться к ним в полной мере, если только стороны прямо не предусмотрят иного; отступления от режима, который в противном случае имел бы императивный характер, должны согласовываться в индивидуальном порядке и не могут устанавливаться в стандартных условиях; для третьих сторон, в том числе для грузоотправителя (держателя коносамента или лица, уполномоченного принять груз на иных основаниях), такие условия, согласованные в индивидуальном порядке, будут иметь обязательную силу только в том случае и в той степени, в какой они прямо согласились с ними (например, став стороной договора, согласованного в индивидуальном порядке); такое согласие третьих сторон должно быть прямым и не может быть выражено в стандартных формулировках; когда такой договор, согласованный в индивидуальном порядке, имеет характер "рамочного соглашения", в соответствии с которым осуществляется перевозка отдельных партий, на отдельные партии будет распространяться действие условий рамочного соглашения, однако, если при этом выдается отдельный договорный документ (например, коносамент или морская накладная), уполномочивающий третью сторону принять такие грузы, условия рамочного соглашения не будут являться обязательными для третьей стороны, если только она не даст прямо выраженного на то согласия.

67. Было предложено включить в проект документа определение тех договоров, в отношении которых он предусматривает особый режим (т.е. на них не распространяется сфера применения проекта документа, как, например, на чартеры, или предусматривается возможность прямо выраженной договоренности об отходе от некоторых императивных положений). Широкую поддержку получило предложение о том, чтобы дать определение тем договорам, согласно которым сторонам будут предоставляться возможности для

проявления гибкости в прямо выраженном согласовании отхода от некоторых императивных положений. Было высказано мнение, что основой для обсуждения определения таких договоров мог стать пункт 42 записки Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21). Единого мнения относительно уместности определения чартеров достичь не удалось.

68. В некоторых странах в отношении договоров, согласованных в индивидуальном порядке (таких, как договоры на перевозку определенных объемов груза или договоры о транспортном обслуживании), действует режим регулирования, который, например, требует, чтобы такие договоры регистрировались в ответственном за вопросы регулирования учреждении, которое выполняет определенные надзорные функции. Хотя такие режимы регулирования имеют особенности, которые не имеют отношения к проводимым обсуждениям, некоторые из них можно было бы использовать в качестве основы для выработки соответствующего определения таких договоров для проекта документа.

69. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что так называемые "согласованные в индивидуальном порядке договоры на линейные перевозки" трудно поддаются определению и что это понятие может охватывать широкий диапазон договоров, а это может широко раскрыть двери для попыток избежать применения проекта документа и, таким образом, существенно ослабит действенность нового режима. Далее было указано, что следует проводить различие между собственно такими договорами и отдельными партиями груза, перевозимыми на их условиях.

70. Рабочая группа приняла к сведению эти мнения и предложения и, хотя она и не пришла к какому-либо выводу, решила, что на одной из последующих сессий было бы полезно обсудить такие договоры, заключаемые в индивидуальном порядке, их описание или определение и вопрос о том, какой режим следует предусмотреть в их отношении в проекте документа.

С. Рассмотрение проектов статей

1. Проект статьи 1 (Определения)

71. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 1:

"Для целей настоящего документа:

1.1 "Перевозчик" означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем по договору.

1.2 "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза в соответствии с договором перевозки или транспортным документом или электронной записью.

1.3 "Грузоотправитель" означает лицо, которое сдает груз перевозчику для перевозки.

1.4 "Контейнер" включает любой вид контейнера, пригодной для перевозки емкости или плоской, стандартной или любой аналогичной тары,

используемые для объединения груза, а также любое вспомогательное оборудование для такой тары.

1.5 "Договор перевозки" означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз полностью или частично морем из одного места в другое.

1.6 "Договорные условия" означает любую информацию, касающуюся договора перевозки или груза (включая условия, указания, подписи и индоссаменты), которая содержится в транспортном документе или в электронной записи.

1.7 "Распоряжающаяся сторона" означает лицо, которое в соответствии со статьей 11.2 имеет право распоряжаться грузом.

1.8 "Электронная связь" означает связь с помощью электронных, оптических или цифровых изображений или с помощью аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования. Связь включает подготовку, хранение, отправку и получение информации.

1.9 "Электронная запись" означает информацию, содержащуюся в одном или более сообщениях, которые были переданы перевозчиком или исполняющей стороной с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки и которые

а) свидетельствуют о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки или

б) свидетельствуют о наличии договора перевозки или содержат такой договор

или выполняют обе функции.

Она включает информацию, которая прилагается к электронной записи или иным образом увязывается с электронной записью одновременно с ее передачей или после ее передачи перевозчиком или исполняющей стороной.

1.10 "Фрахт" означает вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за перевозку груза в соответствии с договором перевозки.

1.11 "Груз" означает имущество, предметы и изделия любого рода, которые перевозчик или исполняющая сторона получает для перевозки, и включает упаковку и любое оборудование и контейнер, которые не предоставляются перевозчиком или исполняющей стороной или от их имени.

1.12 "Держатель" означает лицо, которое

а) временно владеет оборотным транспортным документом или обладает исключительным правом [доступа к оборотной электронной записи] [распоряжения оборотной электронной записью], и

б) либо:

і) если документ является поручением, определяется в нем в качестве грузоотправителя по договору или грузополучателя или

является лицом, в пользу которого документ надлежащим образом индоссирован, или,

ii) если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, предъявителем такого документа или

iii) если используется оборотная электронная запись, может в соответствии со статьей 2.4 доказать, что он [имеет доступ к такой записи] [может распоряжаться такой записью].

1.13 "Оборотная электронная запись" означает электронную запись

i) в которой указано, в результате таких заявлений, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих заявлений, признанных в законодательстве, регулирующем такие записи, в качестве имеющих аналогичные последствия, что груз подлежит передаче приказу грузоотправителя по договору или приказу грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является "необоротной" или "не подлежащей передаче", и

ii) которая используется в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4, который включает надлежащие положения, касающиеся передачи такой записи следующему держателю и метода, при помощи которого держатель такой записи может доказать, что он является таким держателем.

1.14 "Оборотный транспортный документ" означает транспортный документ, в котором указано, в результате таких формулировок, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих формулировок, признанных в законодательстве, регулирующем такие документы, в качестве имеющих аналогичные последствия, что груз подлежит передаче приказу грузоотправителя по договору, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является "необоротным" или "не подлежащим передаче".

1.15 "Необоротная электронная запись" означает электронную запись, которая не удовлетворяет критериям оборотной электронной записи

1.16 "Необоротный транспортный документ" означает транспортный документ, который не удовлетворяет критериям оборотного транспортного документа.

1.17 "Исполняющая сторона" означает любое лицо помимо перевозчика, которое физически исполняет [или не исполняет полностью или частично] любые обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении перевозки, обработки, хранения или складирования груза, если такое лицо действует прямо или косвенно по просьбе перевозчика или под контролем или надзором перевозчика, независимо от того, является ли данное лицо стороной договора перевозки, указано ли оно в таком договоре или несет ли оно в соответствии с таким договором юридическую ответственность. Термин "исполняющая сторона" не включает любое лицо, которое нанято грузоотправителем по договору или грузополучателем или является работником, агентом, подрядчиком или субподрядчиком какого-

либо лица (помимо перевозчика), которое нанято грузоотправителем по договору или грузополучателем.

1.18. "Право распоряжаться грузом" имеет значение, установленное в статье 11.1.

1.19. "Грузоотправитель по договору" означает лицо, которое заключает договор перевозки с перевозчиком.

1.20. "Транспортный документ" означает документ, который выдается в соответствии с договором перевозки перевозчиком или исполняющей стороной и который

а) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки, или

б) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор,

или выполняет обе функции".

а) Общие замечания

72. Было отмечено, что в проекте статьи 1 определения представлены на основе алфавитного порядка в подлинном тексте документа на английском языке. Было выражено общее согласие с тем, что легкость прочтения проекта документа будет повышена, если определения будут расставлены в более логичном порядке путем перечисления в первую очередь различных сторон, которые могут участвовать в договорных отношениях, охватываемых проектом документа, а затем указания технических терминов, используемых в проектах положений. Было отмечено, что особое внимание потребуется уделить тем определениям, которые могут иметь последствия для установления сферы действия проекта документа.

б) Определение "перевозчика" (проект статьи 1.1)

73. Было напомнено, что определение "перевозчика" в проекте документа исходит из того же принципа, что и принцип, который установлен в Гаагско–Висбийских и Гамбургских правилах и в соответствии с которым перевозчик выступает одной из сторон договора. Перевозчик может заключить договор либо от своего собственного лица и от своего имени, либо через служащего или агента, выступающего от его лица и от его имени. Как правило, перевозчик будет выполнять все свои функции через таких лиц (A/CN.9/WG.III/WP.21, приложение, пункт 2). В то же время была выражена обеспокоенность в связи с тем, что в определении "перевозчика" не содержится достаточных упоминаний о сторонах, от имени которых заключается договор перевозки. Было указано, что не имеется полной ясности в отношении положения экспедиторов грузов в соответствии с проектом документа, поскольку эти стороны предположительно охватываются определением термина "перевозчик" (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, пункт 11). Другой момент, вызвавший обеспокоенность, был связан с тем, что определение "перевозчика" в его нынешней формулировке, как представляется, недостаточно четко проясняет, что предполагается охватить как физических, так и юридических "лиц".

74. Хотя было достигнуто общее согласие с тем, что проект определения "перевозчика" представляет собой приемлемую базу для продолжения обсуждения, высказывались также мнения о том, что в ходе подготовки проекта документа потребуется дать дополнительное разъяснение причин, в силу которых было предложено более простое определение "перевозчика" в отличие от более сложных, однако, возможно, также и более четких формулировок, содержащихся в действующих конвенциях в области морского транспорта.

с) Определение "грузополучателя" (проект статьи 1.2)

75. Было напомнено о том, что определение "грузополучателя" основывается на определении, содержащемся в статье 1 (4) Гамбургских правил, с добавлением ссылки на договор перевозки или транспортный документ, на основании которых грузополучатель получает право на принятие груза. Было разъяснено, что цель этой дополнительной ссылки состоит в том, чтобы исключить лиц, уполномоченных на получение груза на каком-либо ином основании, чем договор перевозки, например истинного владельца украденного груза (A/CN.9/WG.III/ WP.21, приложение, пункт 3). Был задан вопрос о том, следует ли толковать проект определения в качестве лишшающего грузополучателя – как он определяется в нем – возможности передать осуществление своего права на получение груза другому лицу. Другой вопрос касался причин, в силу которых были включены конкретные ссылки на договор перевозки, транспортный документ и электронную запись. Были выражены сомнения в целесообразности такого порядка, при котором договор перевозки (который, предположительно, является единственным источником прав грузополучателя) упоминается на том же уровне, что и транспортный документ или его электронный эквивалент. Была выражена поддержка исключению ссылки на "транспортный документ или электронную запись". В ответ было заявлено, что необходимость указать различные возможные источники права грузополучателя на получение груза вытекает из того факта, что в ряде обстоятельств или в некоторых правовых системах право, подтвержденное транспортным документом, может отличаться от права, подтвержденного первоначальным договором перевозки, хотя транспортный документ будет всегда выдаваться во исполнение договора перевозки. В контексте этого обсуждения было выражено опасение, что ссылка на транспортный документ может быть неверно истолкована как охватывающая также такие документы, как складские квитанции. С тем чтобы избежать неверного понимания в вопросе о происхождении права грузополучателя на принятие груза, было предложено изменить формулировку определения примерно следующим образом: ""Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза согласно договору перевозки, который может содержаться в транспортном документе или электронной записи". Другое мнение заключалось в том, что в определении "грузополучателя" потребуется, возможно, включить ссылку на распоряжающуюся сторону.

76. Рабочая группа приняла к сведению эти вопросы, моменты, вызвавшие обеспокоенность, и предложения для продолжения обсуждения на последующем этапе.

d) Определение "грузоотправителя" (проект статьи 1.3)

77. Было напомнено, что определение "грузоотправителя" может включать грузоотправителя по договору, лицо, упомянутое в статье 7.7, или любое другое лицо, которое от их имени или по их указанию фактически сдает груз перевозчику или исполняющей стороне (A/CN.9/WG.III/WP.21, приложение, пункт 4). Предполагалось, что определение "грузоотправителя" будет также охватывать лицо, которое фактически сдает груз перевозчику, в случае, когда такое лицо является иным лицом, чем продавец на условиях "франко-борт судна" (ФОБ) или не являющийся грузоотправителем по договору агент, который, тем не менее, упоминается в качестве грузоотправителя по договору в транспортном документе. Такое лицо, фактически сдающее груз, не несет ответственности согласно проекту статьи 7.7 или согласно проекту статьи 11.5. Его единственное право состоит в получении квитанции согласно проекту статьи 8.1 от перевозчика или исполняющей стороны, которой оно фактически сдает груз (там же, пункты 118 и 119).

78. Включение в проект документа определения "грузоотправителя", основывающегося на этом проекте положения, получило широкую поддержку. Против предложения упомянуть о том, что грузоотправитель действует в качестве агента грузоотправителя по договору, были высказаны возражения на том основании, что грузоотправитель хотя он, предположительно, и действует от имени грузоотправителя по договору, не обязательно действует в качестве агента. Грузоотправитель может действовать на основании своих собственных обязательств, например согласно договору купли-продажи. Была выражена поддержка включению упоминания о том, что грузоотправитель сдает груз "от имени" грузоотправителя по договору.

79. Что касается сдачи груза "перевозчику для перевозки", то было предложено включить дополнительную формулировку для разъяснения того, что грузоотправитель должен сдать груз "фактическому" или "исполняющему" перевозчику. Это предложение получило поддержку, хотя и было выражено мнение о том, что использование слова "перевозчик" достаточным образом учитывает возможность того, что в дополнение к первоначальному перевозчику в перевозке может участвовать и исполняющая сторона.

80. Было высказано мнение, что Рабочая группа, возможно, при пересмотре нынешнего определения "грузоотправителя" примет во внимание текст пункта 5 статьи 1 Конвенции Организации Объединенных Наций о смешанных перевозках грузов (1980 год). Рабочая группа приняла это мнение к сведению.

e) Определение "контейнера" (проект статьи 1.4)

81. В связи с этим проектом определения были высказаны различные точки зрения. Одно из мнений состояло в том, что этот текст сформулирован излишне широко и не может представлять собой определения, которое подходило бы для использования на практике. В частности, использование слова "включает" делает это определение открытым и оно может охватывать методы упаковки, не отвечающие критериям, соблюдение которых в целом ожидается от морских контейнеров, особенно если речь идет о транспортировке в качестве палубного груза. Было предложено ограничить это определение "контейнерами, предназначенными для транспортировки морем". В редакционном плане было

высказано мнение, что вступительная формулировка ""Контейнер" включает любой вид контейнера" вводит элемент порочного круга, неприемлемый в формальном определении. Еще одно мнение состояло в том, что специальное определение термина "контейнер" является бесполезным, поскольку контейнеры, как и все другие виды упаковки, должны охватываться определением понятия "груз" согласно проекту статьи 1.11.

82. В целях устранения некоторых упомянутых моментов, вызвавших обеспокоенность в связи с широким определением понятия "контейнер", было указано, что этот проект положения был включен не в качестве общего и теоретического определения, а исключительно для целей положений проекта документа, в которых используется понятие "контейнер", а именно положений, касающихся палубного груза (проект статьи 6.6), положений, которые касаются ответственности и в которых также упоминаются такие понятия, как "место" и "единица отгрузки" (проект статьи 6.7), и положений, которые касаются доказательств и затрагивают особый случай, когда груз сдается перевозчику в закрытом контейнере (проект статьи 8.3). Хотя определенную поддержку получило мнение о возможной необходимости рассмотрения в контексте положения о палубном грузе исключительно контейнеров, предназначенных для морской перевозки, рядом делегаций было сочтено, что в контексте проектов статей 6.7 и 8.3 может быть приемлемым более широкое определение. К Секретариату была обращена просьба подготовить пересмотренное определение с возможными вариантами, отражающими вышеупомянутые мнения и опасения, для рассмотрения на одной из будущих сессий.

f) Определение "договора перевозки" (проект статьи 1.5)

83. Было выражено мнение, что это определение излишне упрощено и, возможно, требует более подробного рассмотрения различных обязательств перевозчика, а именно по принятию груза, перевозке его из одного места в другое и сдаче в месте назначения. Было также высказано мнение о том, что в определении договора перевозки следует упомянуть не только перевозчика, но и другую соответствующую сторону, а именно грузоотправителя по договору. В редакционном плане было предложено включить в определение договора перевозки не прямую ссылку на "перевозчика", а более общее упоминание о "лице" (которое становится перевозчиком в силу договора).

84. Другое мнение состояло в том, что определение договора перевозки в качестве договора, в соответствии с которым перевозчик "обязуется" перевезти груз, может противоречить подходу, использованному в проекте статьи 4.3.1, согласно которому договор перевозки может предусматривать такую ситуацию, когда перевозчик "организует" перевозку груза другим перевозчиком. Было указано, что определение, содержащееся в проекте статьи 1.5, является в этом отношении предпочтительным, поскольку оно позволяет избежать любых неясностей в том, что касается соответствующих ролей перевозчика и экспедитора груза. В ответ было указано, что между определением, с одной стороны, договора перевозки в качестве договора, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, и установлением, с другой стороны, положения о том, что в дополнение к первоначальному договору перевозки между первоначальным перевозчиком и экспедитором груза может быть заключен еще один договор, никаких противоречий не возникает.

85. Затем обсуждение сконцентрировалось на вопросе об использовании слов "полностью или частично", с помощью которых предполагалось охватить этап перевозки, предшествующий перевозке морем или следующий за ней, если такая перевозка охватывается одним и тем же договором. Делегации, выступавшие за ограничение сферы действия проекта документа перевозками между портами, предложили исключить эти слова или заключить их в квадратные скобки. Было указано, что сохранение этих слов в большей степени отвечает принятой Рабочей группой предварительной рабочей предпосылке, заключающейся в том, что проект документа должен быть подготовлен с учетом перевозок "от двери до двери". В дополнение к этому было указано, что если слова "полностью или частично" будут исключены, то сфера действия проекта документа будет ограничена договорами, касающимися исключительно морских перевозок. Таким образом, даже морской сегмент договора перевозки, предусматривающего также перевозку с помощью других средств, будет исключен из сферы действия проекта документа. В то же время согласно общему мнению такое ограничение сферы применения проекта документа было бы чрезмерным. После обсуждения было решено сохранить слова "полностью или частично" в проекте положения. С целью содействия дальнейшему обсуждению по вопросу о возможных последствиях проекта документов в контексте перевозок "от двери до двери" было также решено, что слова "полностью или частично" должны быть выделены с помощью надлежащих типографических средств в качестве одного из элементов проекта документа, который может потребовать особого рассмотрения с учетом окончательного решения, которое будет принято относительно сферы действия проекта документа.

g) Определение "договорных условий" (проект статьи 1.6)

86. Был задан вопрос о действительной необходимости в определении "договорных условий" с учетом того факта, что в проекте статьи 8.2 широко перечисляются элементы договорных условий. Было высказано мнение о том, что статья 1.6 в функциональном отношении является лишь элементом, содержащим перечисление, а не формальным определением. Рабочая группа признала, что в проекте статьи 1.6 вводится новый термин, который имеет тесную и непосредственную связь с проектом статьи 8.2, и было внесено предложение отложить рассмотрение этого определения до завершения обсуждения проекта статьи 8.2. Это предложение отложить обсуждение было принято, однако в то же время было отмечено, что это определение может содержать противоречия, если его читать совместно с проектом статьи 1.20, согласно которому транспортный документ должен свидетельствовать о наличии договора перевозки или содержать такой договор. В отличие от этого в определении договорных условий говорится о любой информации, "касающейся договора перевозки". Было высказано мнение о необходимости более четкого указания в тексте на смысл этой формулировки. В этой связи было предложено, что, когда Рабочая группа будет рассматривать проекты статей 1.9 и 1.20, ей следует также изучить вопрос о действительной необходимости требования о том, чтобы электронное сообщение или транспортный документ подтверждали наличие договора перевозки. Было высказано мнение о том, что засвидетельствование получения груза являлось бы более уместной функцией для транспортного документа или электронной записи. Было также отмечено, что проект статьи 1.7 при его совместном прочтении с проектом статьи 8.2 не

содержит, как представляется, ссылки на грузоотправителя по договору, что не соответствует проекту статьи 7.7, в котором упоминается грузоотправитель по договору, как он поименован в договорных условиях. Рабочая группа согласилась с тем, что эти вызвавшие обеспокоенность моменты должны быть учтены в ходе работы по изменению формулировки этого определения.

h) Определение "распоряжающейся стороны" (проект статьи 1.7)

87. Рабочая группа приняла к сведению, что определение "распоряжающейся стороны" включено просто как указание, содержащее соответствующую отсылку, а не в качестве всеобъемлющего определения. Она отметила, что этот термин используется в проекте статьи 11.2, а определение термина "право распоряжаться" содержится в проекте статьи 1.18. Было высказано мнение о том, что определения, используемые в проекте документа, должны представлять собой самостоятельные положения, а не просто отсылки к соответствующим положениям. В то же время было отмечено, что отсылки к соответствующим положениям представляют собой полезный редакционный метод, позволяющий изложить основные положения более кратко. Отметив моменты, вызвавшие обеспокоенность, Рабочая группа согласилась с тем, что это определение следует сохранить для будущего обсуждения.

i) Определения "электронной связи" (проект статьи 1.8) и "электронной записи" (проект статьи 1.9)

88. Рабочая группа была проинформирована о том, что эти положения были составлены с учетом работы Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по электронной торговле. Она отметила, что эти проекты определений отличаются от терминов, используемых в Типовом законе ЮНСИТРАЛ об электронной торговле, поскольку в них говорится об "электронной связи", а не о "сообщении данных" и включена ссылка на "цифровые изображения". Рабочая группа согласилась с тем, что, хотя сохранение терминологии, используемой в действующих текстах ЮНСИТРАЛ, и не является императивной задачей, выполнение которой следует добиваться, чего бы это ни стоило, важно рассмотреть причины, по которым подобные изменения были внесены, и изучить последствия этих изменений с учетом Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронной торговле. Рабочая группа также была проинформирована о том, что проект документа был составлен исходя из признания формулировок, используемых в Типовом законе ЮНСИТРАЛ об электронной торговле и Типовом законе об электронных подписях, однако корректировка формулировок этих текстов для приведения их в соответствие с особой структурой проекта документа является, возможно, необходимой. Хотя было отмечено, что использование цифровых изображений получает все более широкое распространение в секторе морского транспорта (и именно по этой причине соответствующий термин был прямо включен в проект), широкую поддержку получило мнение о том, что потребуются более пристально рассмотреть причины, в силу которых центральная концепция "сообщения данных" не может быть использована в проекте документа. В частности, был задан вопрос о том, оправдывает ли необходимость включения ссылки на цифровые изображения (которые уже косвенно охватываются широким определением "сообщения данных" в Типовом законе ЮНСИТРАЛ об электронной торговле) отказ от использования этой важнейшей концепции. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что ссылка в проекте статьи 1.9 на

информацию, которая прилагается "или иным образом увязывается", является, возможно, излишне широкой и подрывает договорную взаимосвязь между перевозчиком и грузополучателем, поскольку она позволяет перевозчику включать дополнительные договорные условия после создания электронной записи. Другой момент, вызвавший обеспокоенность, был связан с тем, что ссылка в определении "электронной записи" на "одно или более сообщений" подразумевает, что может быть несколько сообщений, образующих электронную запись, и что вычленение таких сообщений может вызвать трудности. Было предложено создать небольшую группу экспертов для более тщательного изучения положений, касающихся электронной торговли.

j) Определение "фрахта" (проект статьи 1.10)

89. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что определение фрахта является неполным в том смысле, что в нем не указывается лицо, которое несет ответственность за уплату фрахта. В то же время было достигнуто согласие с тем, что роль этого определения состоит лишь в том, чтобы дать описание понятию фрахта, и что вопросы, связанные с фрахтом, а именно вопросы о том, кому и кем он должен быть уплачен, могут быть урегулированы в других положениях.

к) Определение "груза" (проект статьи 1.11)

90. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что ссылка в определении "груза" на то, что перевозчик или исполняющая сторона "получает" груз для перевозки, а не "обязуется перевезти" такой груз, может означать, что это определение не охватывает случаев, когда груз не получен или не погружен на борт судна по вине перевозчика. Было указано, что нынешняя ссылка лишь на получение груза является слишком узкой. Было выдвинуто альтернативное предложение об упрощении этого определения путем исключения ссылки на получение груза. Было принято решение о том, что Секретариату следует подготовить два альтернативных текста, учитывающие каждый из этих подходов.

l) Определение "держателя" (проект статьи 1.12)

91. Было высказано мнение о том, что слово "временно" не является необходимым. Была выражена поддержка сохранению требования о том, что держатель должен "законно" владеть оборотным транспортным документом. Было высказано мнение о том, что в этом определении следует отразить простое и широко понимаемое разграничение между оборотными документами, документами, выданными "приказу", документами на предъявителя и необоротными документами, в которых поименован грузополучатель.

m) Определения "оборотной электронной записи" (проект статьи 1.13) и "необоротной электронной записи" (проект статьи 1.15)

92. Рабочая группа согласилась с этими определениями в качестве хорошей основы для дальнейших обсуждений.

п) Определение "оборотного транспортного документа" (проект статьи 1.14)

93. Было предложено более четко разъяснить различия между оборотным и необоротным характером. Было отмечено, что различные правовые системы по-разному подходят к вопросу о том, что представляет собой товарораспорядительный документ. Было высказано мнение, что для понимания таких ключевых терминов, как "оборотный", требуется большая точность, с тем чтобы разработать надлежащие правила для оборотных электронных записей. В ответ было указано, что, хотя достижение большей точности в этой области и имеет важное значение, особенно поскольку эта область является новой и подвержена влиянию национального законодательства, Рабочей группе следует учитывать, что она не в состоянии урегулировать все возможные последствия.

о) Определение "необоротного транспортного документа" (проект статьи 1.16)

94. Хотя и было высказано мнение о том, что необходимости в этом определении не имеется и что его следует исключить, Рабочая группа согласилась сохранить его для дальнейшего обсуждения.

р) Определение "исполняющей стороны" (проект статьи 1.17)

95. Было отмечено, что при подготовке проекта определения "исполняющей стороны" были учтены различные точки зрения, высказанные в ходе процесса консультаций. Прозвучали мнения в пользу включения любой стороны, которая исполняет любую из обязанностей перевозчика согласно договору перевозки, если такая сторона прямо или косвенно работает на перевозчика. С другой стороны, прозвучали мнения в пользу исключения определения "исполняющая сторона" полностью. Содержащееся в нынешнем тексте определение, которое носит относительно ограничительный характер, было предложено в качестве компромисса (более подробные замечания относительно определения исполняющего перевозчика ("исполняющей стороны") см. пункты 14–21 документа A/CN.9/WG.III/ WP.21).

96. Было высказано мнение, что концепцию исполняющего перевозчика ("исполняющей стороны") следует исключить и что перевозчик по договору (который должен быть единственным лицом, ответственным перед истцом) должен обладать правом регресса в отношении исполняющих сторон. Было добавлено, что установление ответственности только одной стороны (в данном случае – договаривающейся стороны) было бы предпочтительным решением и что на практике такое решение является действенным, как об этом свидетельствует пример Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (КГО) 1969 года.

97. Другое предложение заключалось в том, чтобы еще более ограничить концепцию исполняющей стороны путем исключения субъектов, которые обрабатывают и хранят грузы (таких, как операторы транспортных терминалов), и включения в это определение только действительных перевозчиков.

98. Было также высказано мнение о том, что ограничение этого определения за счет использования концепции "физического исполнения" является произвольным и вызовет проблемы на практике (например, будет трудно установить в течение единого срока исковой давности, против какого лица надлежит заявить иск; причем такой подход может также вызвать сложности

толкования в связи с применением проектов статей 4.2.1, 4.3 и 5.2.2). Было высказано мнение о предпочтительности использования определения "фактического перевозчика", содержащегося в статье 1(2) Гамбургских правил.

99. В то же время широкая поддержка была выражена сохранению этого понятия в проекте документа; лежащая в его основе концепция также получила широкую поддержку, в том числе что касается использования словосочетания "физически исполняет" в качестве способа ограничения категорий лиц, включаемых в это определение. Было сочтено, что понятие исполняющей стороны является полезным, поскольку оно предоставляет эффективную защиту истцу (грузополучателю особенно выгодно иметь возможность привлечь к ответственности за состояние груза последнего исполняющего перевозчика). Было указано, что защита исполняющей стороны, как она устанавливается в проекте статьи 6.10, а также 6.3.1 (которая также известна в некоторых правовых системах в качестве "Гималайской оговорки"), является важнейшим составным элементом концепции "исполняющей стороны" в проекте документа.

100. Было также высказано мнение о том, что на нынешнем этапе следует сохранить все варианты определения "исполняющей стороны", содержащиеся в проекте текста и комментарии.

101. Было указано, что, хотя расширять это определение не следует, было бы полезно несколько разъяснить вопрос о том, какой режим будет действовать в отношении лиц, не охваченных определением исполняющей стороны, в том что касается, например, любого права представления им иска и любых пределов ответственности и возражений, которыми они могут воспользоваться.

102. Было предложено заменить формулировку "в соответствии с договором перевозки", например, таким словосочетанием как "в контексте транспортных операций" или "при осуществлении транспортных операций", с тем чтобы более четко указать на статус исполняющей стороны по отношению к "договору перевозки". В более общем плане было добавлено, что исполняющая сторона не является стороной договора перевозки между грузоотправителем по договору и перевозчиком по договору и что редакцию этого определения следует пересмотреть с тем, чтобы четко указать на этот момент. В этой связи был поднят вопрос о необходимости рассмотрения каких-либо обязательств, которые выполняет исполняющая сторона, и о том, какие из них не представляют из себя обязательств, принимаемых на себя перевозчиком по договору.

103. Было отмечено (без предложения обязательно сузить определение "исполняющей стороны"), что Рабочей группе потребуется рассмотреть возможность того, что исполняющая сторона (такая, как оператор склада) будет расположена в государстве, не являющемся участником подготавливаемой конвенции. Было также отмечено, что в той мере, в которой исполняющими сторонами будут операторы транспортных терминалов, Рабочей группе потребуется учесть возможную коллизию между проектом документа и Конвенцией Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (Вена, 1991 год).

104. Были внесены предложения об упрощении и сокращении формулировки этого определения. Было предложено исключить слова "независимо от того, является ли данное лицо стороной договора перевозки, указано ли оно в таком договоре или несет ли оно в соответствии с таким договором юридическую

ответственность" по той причине, что они являются неясными и не добавляют ничего существенного в это определение. Сохранению последнего предложения определения была выражена поддержка, поскольку оно разъясняет определяемую концепцию. Рабочая группа сочла, что слова "[или не исполняет полностью или частично]" следует исключить.

q) Определение "права распоряжаться грузом" (проект статьи 1.18)

105. Было отмечено, что это положение является в большей мере перекрестной ссылкой, чем определением. В силу этого было предложено исключить статью 1.18. Было, однако, достигнуто согласие о сохранении этого определения для дальнейшего рассмотрения на более позднем этапе.

г) Определение "грузоотправителя по договору" (проект статьи 1.19)

106. Рабочая группа отметила, что это определение составлено в тех же формулировках, что и определение "перевозчика" в проекте статьи 1.1. Грузоотправитель по договору является стороной договора, которая могла заключить его либо от своего собственного лица и от своего имени, либо через служащего или агента, выступающего от его лица и от его имени. Как правило, грузоотправитель по договору будет выполнять все свои функции через таких лиц. Грузоотправитель по договору или грузополучатель могут быть одним и тем же лицом, как это имеет место при многих продажах на условиях FOB ("франко-борт судна") (A/CN.9/WG.III/WP.21, приложение, пункт 22).

107. С учетом вызвавших обеспокоенность моментов, на которые было указано в контексте обсуждения проекта статьи 1.1, было выражено общее согласие с тем, что проект определения "грузоотправителя по договору" представляет собой приемлемую основу для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

с) Определение "транспортного документа" (проект статьи 1.20)

108. Было напомнено, что определение "транспортного документа" следует рассматривать в качестве следующего первым по отношению к определениям "оборотного транспортного документа" и "необоротного транспортного документа" в статьях 1.14 и 1.16. Пункт (а) охватывает выданный фрахтователю и по-прежнему находящийся в его распоряжении коносамент, который не подтверждает наличие договора перевозки или не содержит договора перевозки, а только выполняет функцию квитанции, а также некоторые виды квитанций, выдаваемых до перевозки или в ходе транзитной перевозки. Пункт (б) охватывает коносамент, который выполняет функции коносамента как такового, а также необоротную транспортную накладную (см. A/CN.9/WG.III/WP.21, приложение, пункт 23).

109. Рабочая группа в целом выразила поддержку определению "транспортного документа" на том основании, что оно должным образом охватывает две основные функции транспортного документа, а именно подтверждение получения товаров и подтверждение наличия договора перевозки. Было отмечено, что это определение не затрагивает третьей традиционной функции коносамента, а именно воплощения права на груз. Был задан вопрос относительно отсутствия какого-либо упоминания об оборотном характере в

этом определении, особенно с учетом проектов статей 1.14 и 1.16, в которых содержатся соответственно определения "оборотного транспортного документа" и "необоротного транспортного документа". В ответ было высказано мнение о том, что предполагалось дать общее родовое определение понятия "транспортный документ", которое охватывало бы как оборотные, так и необоротные транспортные документы, и что, таким образом, в тексте этого определения не требовалось ссылки на оборотный характер или функцию коносамента в качестве документа, воплощающего право на груз.

110. В ответ на вопрос, заданный в отношении положения о том, что транспортный документ может "содержать" договор перевозки, было указано, что с помощью слов "свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор" в пункте (b) предполагалось учесть различные подходы, используемые в национальном законодательстве отдельных стран в связи с вопросом о том, может ли транспортный документ подтверждать наличие договора перевозки или же содержать такой договор. В ответ на вопрос о том, содержится ли в пунктах (a) и (b) альтернативное или же совокупное перечисление функций, было отмечено, что это определение применяется как в случае, когда удовлетворены требования либо пункта (a), либо пункта (b), так и в случае, когда соблюдены требования обоих этих пунктов. Несмотря на вышеизложенные замечания, которые, как было сочтено, потребуют дальнейшего рассмотрения в ходе подготовки пересмотренного варианта определения "транспортного документа", Рабочая группа согласилась сохранить текст проекта статьи 1.20 в качестве хорошей основы для обсуждения остальных положений, содержащихся в проекте документа.

2. Проект статьи 5 (Обязательства перевозчика)

111. Завершив рассмотрение проектов определений, Рабочая группа перешла к чтению положений проекта документа, касающихся обязательств сторон договора перевозки.

112. Рабочая группа обсудила следующий текст проекта статьи 5:

"5.1 Перевозчик с учетом положений настоящего документа и в соответствии с условиями договора перевозки перевозит груз до места назначения и сдает его грузополучателю.

5.2.1 Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определяется в статье 4.1, и с учетом статьи 4.2 обеспечивает надлежащую и тщательную погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним и его разгрузку.

5.2.2 Стороны могут договориться о том, что определенные функции, упомянутые в статье 5.2.1, исполняются грузоотправителем по договору, распоряжающейся стороной или грузополучателем или от их имени. Такое соглашение должно быть упомянуто в договорных условиях.

5.3 Несмотря на положения статей 5.1, 5.2 и 5.4, перевозчик может отказаться производить погрузку или может выгрузить, ликвидировать или обезопасить груз или принять такие другие меры, которые являются разумными, если груз представляет или, как можно разумно предполагать, будет представлять в период ответственности перевозчика опасность для

людей или имущества или же неправомерную или неприемлемую опасность для окружающей среды.

5.4 Перевозчик обязан до, в начале [и в ходе] морского рейса проявлять надлежащую осмотрительность с целью:

- a) обеспечения [и поддержания] мореходности судна;
- b) надлежащего укомплектования экипажа, оснащения и обеспечения судна;
- c) обеспечения [и поддержания] надлежащего состояния и безопасности трюмов и других частей судна, в котором перевозится груз, включая контейнеры, если они предоставляются перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его приемки, перевозки и обеспечения сохранности.

5.5 Несмотря на положения статей 5.1, 5.2 и 5.4, перевозчик в случае морской перевозки [или перевозки по внутренним водным путям] может пожертвовать грузом, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях сохранения другого имущества, являющегося элементом единого предприятия".

а) Пункт 5.1

113. Было признано, что в проекте статьи 5.1 устанавливается базовое обязательство перевозчика, состоящее в перевозке груза до места назначения и сдаче его грузополучателю. Было отмечено общее согласие с тем, что в нынешней формулировке текста должным образом описываются некоторые из основных обязательств перевозчика и что он является хорошей основой для начала обсуждений. В то же время был внесен ряд предложений о возможных улучшениях текста. Одно из них состояло в том, что обязательство перевозчика следует изложить более полно путем включения упоминания о том, что перевозчик должен сдать груз в том же состоянии, в котором он находился в момент, когда он был ему передан. Было указано, что в случае включения этой дополнительной ссылки потребуется, возможно, более тщательно рассмотреть взаимосвязь между проектом статьи 5.1 и проектом статьи 6.1 (которая касается ответственности перевозчика). Против этого предложения были высказаны возражения на том основании, что при некоторых обстоятельствах характер груза может измениться в ходе перевозки по причине присущей грузу природы, которая подвержена изменениям с течением времени. Были приведены такие примеры, как обстоятельства, связанные с частичным испарением груза или обработкой грузов во время морской перевозки. В ответ было указано, что естественные последствия течения времени не должны служить предлогом для освобождения перевозчика от любых обязательств по сохранению груза в его первоначальном состоянии. В контексте этого обсуждения было указано, что перечисление лишь некоторых, но не всех дополнительных обязательств перевозчика в связи с основным обязательством, выраженным в проекте статьи 5.1, не представляет собой удовлетворительного решения. Было также высказано мнение о том, что при пересмотре проекта статьи 5 более пристальное внимание потребуется, возможно, уделить соответствующим положениям Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ).

114. Другое предложение состояло в том, что в этом проекте статьи, который, как было указано, содержит неполное описание обязательств перевозчика, следует также упомянуть о требовании, состоящем в том, что перевозчик должен принять груз в свое ведение. В этой связи было высказано мнение о том, что при более полном описании обязательств перевозчика согласно проекту статьи 5.1 потребуется, возможно, сделать ссылку на проект статьи 4.1, в котором устанавливается период ответственности перевозчика.

115. Еще одно мнение состояло в том, что в этом положении, хотя в нем в определенной степени и должна признаваться свобода договора сторон, не следует оставлять описание обязательств перевозчика полностью на усмотрение сторон договора, что позволило бы определять обязательства перевозчика в договорах присоединения, которые неблагоприятны для грузоотправителя по договору. Было указано, что согласно некоторым действующим национальным законам основополагающие обязательства перевозчика устанавливаются в императивных законодательных нормах, любой отход от которых на основании согласованных договорных положений не допускается. Была сделана ссылка на комментарии в пункте 59 документа A/CN.9/WG.III/WP.21, в котором говорится, что в положениях проекта документа должно быть прямо указано на то, "что условия договора не имеют самостоятельного значения". Было предложено более четко отразить этот момент в проекте положения. Широкую поддержку получило мнение, что в контексте проекта статьи 17 потребуется, возможно, вернуться к рассмотрению вопроса о том, в какой степени обязательства перевозчика могут быть изменены с помощью согласованных договорных положений.

116. Независимо от опасений и предложений, высказанных в ходе обсуждения, Рабочая группа в предварительном порядке согласилась сохранить текст статьи 5.1 в ее нынешней редакции. Широкую поддержку получило мнение о том, что вышеупомянутые опасения и редакционные предложения следует еще раз рассмотреть на более позднем этапе.

b) Пункт 5.2.1

117. Была высказана просьба разъяснить взаимосвязь между проектом статьи 5.2.1 и проектом статьи 6.1, в котором рассматриваются основания ответственности перевозчика. В частности, была выражена обеспокоенность относительно использования слов "надлежащая и тщательная". Кроме того, было высказано мнение, что обязательство перевозчика перевезти и сдать груз уже устанавливается в проекте статьи 5.1. Было также высказано мнение, что если это положение будет применяться к перевозке "от двери до двери", то его формулировку потребуется, возможно, соответствующим образом пересмотреть, поскольку в нынешнем тексте, как представляется, используется терминология морских перевозок, так как сделаны ссылки на погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним и его разгрузку. Была выражена обеспокоенность в связи с распространением действия соответствующего требования на всю продолжительность перевозки "от двери до двери" посредством ссылки на проект статьи 4.1.1. Что касается использования слов "надлежащая и тщательная", то мнение, получившее широкую поддержку, заключалось в том, что такая формулировка, которая была впервые использована в Гаагских правилах и которая являлась предметом неоднократного толкования в

прецедентном праве различных стран мира, должна быть сохранена в проекте документа и, возможно, распространена (вместе с остальными положениями, содержащимися в проекте статьи 5, за исключением проекта статьи 5.4) на неморские сегменты перевозки "от двери до двери".

118. Что касается продолжительности периода ответственности перевозчика согласно проекту статьи 5, то было высказано мнение о том, что ссылка на период, как он "определяется в статье 4.1", должна быть заменена ссылкой на период, начинающийся с момента, когда груз был принят перевозчиком, и заканчивающийся в момент фактической сдачи груза. Оговаривание этого периода "учетом статьи 4.3" является, как было указано, неуместным. Было разъяснено, что ссылка на статью 4.2 была сделана ошибочно и должна быть заменена ссылкой на статью 4.3. Мнение, получившее широкую поддержку, заключалось в том, что, хотя Рабочая группа и не приняла окончательного решения о сфере применения проекта документа, более пристальное внимание потребуется уделить вопросу о том, каким образом проект документа будет взаимодействовать с другими конвенциями, регулирующими отдельные виды перевозок.

119. Независимо от того, что предложение об исключении проекта статьи 5.2.1 получило определенную поддержку, Рабочая группа в предварительном порядке согласилась сохранить этот проект статьи с учетом обширного опыта применения аналогичных положений в действующих конвенциях, например статьи 3 (2) Гаагских правил. Было также принято решение о проведении дальнейшего изучения этого проекта статьи с целью оценить взаимодействие и соответствие между проектом статьи 5.2.1 и проектом статьи 6, а также последствия различных возможных определений периода, в течение которого будут действовать обязательства, предусмотренные в проекте статьи 5.2.1. К Секретариату была обращена просьба подготовить пересмотренный проект с возможными альтернативными формулировками, отражающими высказанные мнения и опасения.

с) Пункт 5.2.2

120. Было отмечено, что с помощью проекта статьи 5.2.2 предполагалось учесть практику применения условий FIO (франко погрузка–разгрузка) и FIOS (франко погрузка–разгрузка, штивка), которые используются при чартерных перевозках массовых грузов, однако редко встречаются при линейных перевозках. Было отмечено, что причина согласования условий FIO(S) обычно заключается в том, что владелец груза может выполнить определенные операции по более низкой цене (например, поскольку компания–стивидор предоставляет скидки с учетом объема груза); в противном случае такие условия согласовываются в ситуациях, когда владелец груза имеет лучшие возможности для осуществления определенных операций (например, в силу особого опыта в погрузке и штивке некоторых видов грузов). Могут также существовать случаи, когда такие причины действуют комплексно. Было указано, что, особенно в ситуациях, когда условия FIO(S) согласовываются по второй причине, разумным представляется такой порядок, при котором они тем или иным образом будут снижать ответственность перевозчика за такие операции. В то же время в ответ было указано, что ситуации, когда грузоотправители по договору участвуют в погрузочных операциях, различаются в зависимости от таких обстоятельств, как

величина фирмы, вид груза, условия в порту, технология, используемая при хранении груза, и что невозможно себе представить такой порядок, при котором международный договор в каком-либо общем виде допускал освобождение перевозчика от ответственности за погрузку и разгрузку в случаях использования таких условий, как FIO(S).

121. Было отмечено, что даже в случае, когда погрузка осуществляется грузоотправителем по договору на основании условий FIO(S), ситуации, когда грузополучатель будет осуществлять разгрузочные операции, являются намного менее вероятными (в подобном случае действие соответствующих условий, которые охватывают как погрузочные, так и разгрузочные операции, состоит в том, что погрузка должна быть осуществлена перевозчиком или каким-либо иным лицом от имени владельца груза). В отношении такой возможности (которая предусматривается в тексте словами "грузоотправителем по договору, распоряжающейся стороной или грузополучателем или от их имени") были высказаны критические замечания на том основании, что перевозчику не должны одновременно предоставляться как возможность исполнить операцию "от имени" владельца груза, так и возможность сократить свою ответственность за осуществление такой операции.

122. Было указано, что, согласно некоторым правовым системам, в повседневной практике наличие подобных условий затрагивает лишь вопрос о том, кто несет ответственность за расходы на осуществление соответствующих операций, и в принципе не действует в плане сокращения ответственности перевозчика. Было указано, что первостепенное обязательство перевозчика по обеспечению сохранности судна и груза вполне соответствует такому подходу.

123. Было выражено мнение, что, хотя условия FIO(S), возможно, и подходят для морских перевозок (между портами), они, однако, неуместны применительно к глобальным транспортным услугам при договорах перевозки "от двери до двери", в рамках которых может быть согласовано, что погрузочные и разгрузочные операции в промежуточном порту должны осуществляться владельцем груза и в силу этого соглашения риск таких операций будет перенесен на владельца груза в середине процесса оказания услуги. С учетом этого было предложено исключить этот проект положения. Это мнение получило значительную поддержку, и было сочтено, что последствия подобных условий для операций перевозки "от двери до двери" требуются тщательно изучить.

124. В то же время, согласно другим мнениям, эти условия должны быть признаны в качестве распределяющих обязанности и риски между грузоотправителем по договору и перевозчиком и, как следствие, наличие таких условий должно освобождать перевозчика от ответственности в той мере, в которой грузоотправитель по договору принимает на себя подобные обязательства. В этом отношении весьма желательно обеспечить свободу договора, причем положительное воздействие будет заключаться в том, что сторонам будет позволено осуществлять свои деловые операции при наименьших возможных затратах путем возложения обязательств по погрузке-разгрузке на тех лиц, которые имеют наилучшие возможности для их осуществления.

125. Было отмечено, что в этом проекте положения содержится широкая ссылка на обязательства по статье 5.2.1, которые охватывают также перевозку и

хранение груза и уход за ним. Широкую поддержку получило мнение о том, что перевозчику не следует предоставлять возможность делегировать в договорном порядке грузоотправителю по договору столь широкий набор обязательств, вытекающих из договора перевозки.

126. Было отмечено, что в соответствии с нынешними проектами положений не требуется прямо выраженного согласия об условиях FIO(S) или их специального согласования, что ставит проблемы публичного порядка. В ответ было указано, что в той мере, в которой отсутствует ясность относительно способа согласования таких условий, следует разъяснить, что они должны быть прямо согласованы, а также что передача третьим лицам должна быть предметом прямо выраженного согласия (однако, как было добавлено, такое разъяснение не означает, что ответственность за эти операции не может быть передана владельцу груза с помощью подобных условий).

127. По вопросу о надлежащем правиле для включения в проект документа были высказаны различные мнения. Было достигнуто общее согласие с предложением о том, чтобы даже в случае согласования сторонами условий FIO(S) проект документа продолжал применяться. Поддержка была выражена мнению, что эти условия не только затрагивают вопрос о затратах на операции по погрузке–разгрузке, но также что в силу таких условий ответственность перевозчика за осуществление подобных операций уменьшается в договорном порядке (в противном случае свобода договора в этой области не позволит обеспечить оптимальных коммерческих выгод). В то же время значительная поддержка была выражена мнению, что подобные условия должны затрагивать лишь вопрос о том, на ком должны лежать расходы по погрузочно–разгрузочным операциям, и что применение таких условий не должно сокращать ответственность перевозчика за подобные операции. Окончательного решения по этому аспекту достигнуто не было, однако было признано, что этот момент необходимо разъяснить в проекте документа. После обсуждения было принято решение о том, что это положение следует заключить в квадратные скобки как указание на то, что эта концепция должна быть еще раз рассмотрена Рабочей группой, в том числе вопрос о том, каким образом она связана с положениями об ответственности перевозчика. Было высказано мнение, что для следующей сессии Рабочей группы с целью оказания помощи ее обсуждениям следует подготовить письменную информацию относительно практики использования условий FIO(S).

d) Пункт 5.3

128. Внимание Рабочей группы было обращено на существование правил, касающихся перевозки опасных грузов, согласно другим конвенциям, регулирующим отдельные виды перевозок, таким как КМЖП, КПДГ и КПГВ. Потребуется более подробно изучить взаимосвязь между проектом документа и этими конвенциями в контексте перевозок "от двери до двери".

129. Что касается содержания проекта статьи 5.3, то принципам, лежащим в основе этого положения, была выражена поддержка. Широкое распространение получило мнение о том, что в этом проекте статьи, возможно, потребуется провести разграничение в зависимости от того факта, был ли перевозчик проинформирован о характере груза. Было высказано предположение, что сферу действия этого положения потребуется, возможно, ограничить

обстоятельствами, когда перевозка определенных грузов создает особую опасность или когда перевозчик не был проинформирован об опасном характере груза. Другие делегации придерживались, однако, противоположного мнения о том, что перевозчик – независимо от осведомленности, по соображениям безопасности – должен обладать правом уничтожить груз в случае необходимости. Еще одно мнение состояло в том, что в этом положении следует рассмотреть вопрос о возможной компенсации, причитающейся перевозчику от грузоотправителя по договору за дополнительные расходы, связанные с обработкой груза в обстоятельствах, предусматриваемых согласно проекту статьи 5.3. В то же время другая точка зрения состояла в том, что в тексте этого проекта статьи потребуется более четко указать на его взаимосвязь с обязательствами перевозчика по поддержанию судна в мореходном состоянии согласно проекту статьи 5.4. Было указано, что в текст проекта статьи 5.3 также потребуется включить гарантии на случай неоправданных действий перевозчика. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что этот проект положения в его нынешней формулировке может вводить в заблуждение, особенно с учетом того факта, что в проект статьи 6.1.3 (x), предусматривающий исключения из ответственности перевозчика, включена ссылка на проект статьи 5.3. Было указано, что трудность возникает по той причине, что попытка урегулировать вопросы о праве перевозчика уничтожить груз (без проведения различия на основании осведомленности перевозчика об опасном характере груза) и об обязательствах и ответственности грузоотправителя по договору одновременно предпринимается в нескольких проектах положений. Было указано, что эти вопросы лучше регулируются в статье 13 Гамбургских правил.

130. После обсуждения Рабочая группа в целом согласилась с тем, что текст статьи 5.3 требует дальнейшего улучшения. К Секретариату была обращена просьба подготовить, в качестве альтернативы нынешнему тексту, вариант, основывающийся на принципах, закрепленных в статье 13 Гамбургских правил и касающихся полномочий перевозчика в чрезвычайных обстоятельствах, возникающих при перевозке опасных грузов. Было также достигнуто согласие с тем, что вопрос о компенсации, которая может причитаться перевозчику или грузоотправителю по договору в подобных обстоятельствах, потребуется, возможно, обсудить еще раз в контексте проекта статьи 7.5.

е) Пункт 5.4

131. Рабочая группа напомнила о своих предварительных обсуждениях в связи с проектом статьи 5.4 (см. пункт 43 выше) и подтвердила свою широкую поддержку наложению на перевозчика обязательства проявлять должную осмотрительность, непрерывно действующего в течение всего рейса, с помощью сохранения слов "и в ходе" и "и поддержания", которые в настоящее время заключены в квадратные скобки. В то же время была вновь высказана обеспокоенность тем, что распространение действия обязательства перевозчика проявлять должную осмотрительность на всю продолжительность рейса накладывает на перевозчиков более тяжелое бремя и может привести к компенсации вызванных этим расходов в виде более высоких ставок фрахта.

132. Было отмечено, что формулировка проекта статьи 5.4 строится на основе Гаагских правил и что ее сохранение позволит также сохранить преимущества обширного накопленного опыта и свода норм прецедентного права по вопросу о

толковании этого положения применительно к морским перевозкам. Было указано, однако, что текст проекта статьи 5.4 делает непригодным это положение для других видов транспорта.

133. Было высказано мнение о том, что в этот текст потребуется внести улучшения для разъяснения распределения бремени доказывания применительно к обязательству перевозчика проявлять надлежащую осмотрительность. В частности, был задан вопрос о том, должен ли будет грузоотправитель по договору – в дополнение к бремени доказывания применительно к причинам утраты или повреждения груза согласно проекту статьи 6.1.3 – также доказывать не проявление перевозчиком надлежащей осмотрительности согласно проекту статьи 5.4.

134. Еще один поднятый вопрос касался продолжительности периода ответственности перевозчика согласно проекту статьи 5.4, в соответствии с которым ответственность накладывается на перевозчика "до" морского рейса, однако моменты начала и окончания течения этого периода не оговариваются. Было высказано мнение, что обязательство перевозчика проявлять надлежащую осмотрительность не должно прекращаться в момент прибытия судна в порт назначения, а что оно должно продолжать действовать по крайней мере до момента выгрузки груза. В этой связи было предложено исключить в подпунктах (a) и (c) слова "и поддержания". Вместо этого в конце проекта статьи 5.4 следует добавить предложение примерно следующего содержания: "Обязательства, установленные выше, должны выполняться в течение всего периода, когда груз находится на борту судна, и в ходе выгрузки груза с судна".

135. Еще одно предложение состояло в том, чтобы для учета особых потребностей, вытекающих из перевозки охлажденной и замороженной продукции, добавить формулировку примерно следующего содержания: "После сдачи груза, который был перевезен в условиях поддержания определенных температур (будь то в контейнерах или иным образом), перевозчик должен, если любое лицо, упомянутое в статье 13.1, обратится с просьбой об этом, предоставить в его распоряжение в течение 14 дней после получения такой просьбы копии документальных доказательств или информацию, хранимую электронным способом (например, регистрационные карты или загруженные данные, хранимые электронным способом), имеющиеся в его распоряжении и касающиеся температур, при которых перевозился груз".

136. После обсуждения Рабочая группа согласилась с тем, что нынешний текст проекта статьи 5.4 представляет собой основу, которая может быть использована для продолжения обсуждения. Рабочая группа приняла к сведению различные предложения, высказанные в отношении этого проекта положения. Было достигнуто общее согласие с тем, что этот проект положения потребует еще раз рассмотреть в свете аналогичных или сопоставимых положений в других конвенциях, касающихся отдельных видов перевозок.

f) Пункт 5.5

137. Были заданы вопросы относительно необходимости в проекте статьи 5.5 и его цели, включая его взаимосвязь с главой 15, касающейся общей аварии.

138. Было заявлено, что в проекте главы 15 говорится о распределении убытков по общей аварии и о применимости договорных правил, касающихся

подробностей такого распределения, в то время как в проекте статьи 5.5 устанавливается общий юридический принцип, который, с одной стороны, отражает в целом признаваемую в правовых системах норму, заключающуюся в том, что принесение в жертву имущества других лиц является в ряде обстоятельств оправданным, и, с другой стороны, создает юридическую основу для регулирования случаев общей аварии, как это предусматривается в проекте главы 15. Был выдвинут довод о том, что установление этого принципа, независимо от дальнейших редакционных улучшений, является полезным, поскольку это может способствовать облегчению применения Йорк–Антверпенских правил об общей аварии (1994 год). Далее было указано, что проект статьи 5.5 предусматривает исключение (в дополнение к исключению, оговоренному в проекте статьи 5.3) из обязанности проявлять заботливость, как она устанавливается в других положениях проекта главы 5. Различные мнения прозвучали в связи с вопросом о том, отвечает ли проект статьи 5.5 цели содействия обеспечению безопасности на море.

139. В то же время против этого проекта статьи были заявлены решительные возражения как применительно к общему подходу и устанавливаемым принципам, так и использованным формулировкам. Согласно некоторым этим критическим мнениям по поводу этого проекта положения, его следовало бы исключить, в то время как согласно другим мнениям Рабочей группе следовало бы улучшить его формулировку и сохранить это положение, будь то на его нынешнем месте или в увязке с проектом статьи 15.

140. Было сочтено, что в проекте статьи 5.5 устанавливается новое право, которое до настоящего времени не закреплялось в юридических текстах аналогичного характера, однако не разъясняется его содержание и не очерчиваются его пределы. Согласно высказанной точке зрения общая авария представляет собой традиционную и устоявшуюся юридическую концепцию и дополнение ее непроработанным юридическим положением, таким как содержащееся в проекте статьи 5.5, является неуместным. Кроме того, проект статьи 5.5 выходит за рамки традиционной концепции общей аварии (в частности, поскольку он не ограничивается понятием риска, создающего опасность для общего предприятия на море) и предоставляет неоправданные преимущества перевозчику, причем проекта статьи 15 (которая в значительной мере основывается на статье 24 Гамбургских правил) вполне достаточно для урегулирования ситуаций, когда перевозчик вынужден жертвовать грузом в интересах общей безопасности в рамках общего морского предприятия.

141. В порядке разъяснения было указано, что, если принесение в жертву груза вызвано немореходностью судна и если установлена причинная связь между немореходным состоянием и необходимостью принесения жертвы, перевозчик будет нести ответственность. Однако в ответ было указано, что этот проект статьи ставит владельца груза в трудное положение с учетом правил об ответственности в проекте статьи 6.1.3 (согласно которой устанавливается презумпция отсутствия вины перевозчика за утрату или повреждение груза); в частности, бремя доказывания, возлагаемое на владельца груза, является весьма тяжким.

142. Было отмечено, что в этом проекте статьи не содержится упоминаний о сохранении судна или груза при общей опасности, а это является важнейшим элементом ситуаций общей аварии. Такое неполное регулирование права на

принесение груза в жертву является, как было указано, нежелательным и может привести к непредсказуемым последствиям. Также, в редакционном плане, отсутствует ясность в вопросе о взаимосвязи между этим проектом статьи и проектом статьи 15. Кроме того, было сообщено, что в настоящее время изучается вопрос о возможном пересмотре Йорк–Антверпенских правил (1994 год), а это, как было указано, является еще одной причиной против включения неопробованных законодательных положений в проект документа. Было указано, что в редакционном плане было бы предпочтительно оговорить обязанности перевозчика с точки зрения проявления заботливости (и предусмотреть сочетание этих обязанностей с презумпциями отсутствия ответственности) и что менее желательным является такой подход, при котором оговариваться будет право отходить от обязанности проявлять заботливость. В любом случае было указано, что, если потребуется установить какие-либо общие принципы применительно к общей аварии, их было бы предпочтительно рассмотреть в контексте проекта статьи 15.

143. После рассмотрения различных высказанных мнений было отмечено, что Рабочая группа разделилась на сторонников исключения проекта статьи 5.5 и сторонников ее сохранения. По мнению сторонников сохранения этого положения, существует необходимость в дальнейшем изучении и разъяснении (как об этом свидетельствует состоявшееся обсуждение). Для указания на то, что Рабочая группа не смогла принять решения о сохранении этого проекта положения, и указания на необходимость его дальнейшего рассмотрения по существу и с редакционной точки зрения Рабочая группа постановила заключить этот проект статьи в квадратные скобки.

3. Проект статьи 7 (Обязательства грузоотправителя по договору)

144. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 7:

"7.1 С учетом положений договора перевозки грузоотправитель по договору сдает груз, готовый для перевозки и в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку, включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также разгрузку, и чтобы он не причинил вреда или ущерба. В случае, если груз сдается или на контейнерах или трейлерах, упакованных грузоотправителем по договору, грузоотправитель по договору обязан уложить, увязать и закрепить груз или на контейнере или трейлере таким образом, чтобы груз выдержал предполагаемую перевозку, включая погрузку, обработку и выгрузку контейнера или трейлера, и чтобы он не причинил вреда или ущерба.

7.2 Перевозчик предоставляет грузоотправителю по договору по его просьбе такую информацию, которая известна перевозчику, и дает инструкции, которые разумно необходимы или имеют значение для грузоотправителя по договору в целях выполнения его обязательств в соответствии со статьей 7.1.

7.3 Грузоотправитель по договору предоставляет перевозчику информацию, инструкции и документы, которые разумно необходимы для:

а) обработки и перевозки груза, включая меры предосторожности, которые должны быть приняты перевозчиком или исполняющей стороной;

b) соблюдения всех правил, положений и других требований компетентных органов в связи с предполагаемой перевозкой, включая регистрацию, оформление заявок и лицензий в отношении груза;

c) формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или электронных записей, включая условия, упомянутые в статье 8.2.1(b) и (c), наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем по договору в договорных условиях, и наименование грузополучателя или приказа, за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику.

7.4 Информация, инструкции и документы, которые грузоотправитель по договору и перевозчик предоставляют друг другу в соответствии со статьями 7.2 и 7.3, должны направляться своевременно и быть точными и полными.

7.5 Грузоотправитель по договору и перевозчик несут ответственность как перед друг другом, так и перед грузополучателем и распоряжающейся стороной за любую утрату и повреждение, возникшие в результате неспособности любой из сторон выполнить свои соответствующие обязательства согласно статьям 7.2, 7.3 и 7.4.

7.6 Грузоотправитель по договору несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату, повреждение или вред, причиняемые грузом, и за нарушение своих обязательств в соответствии со статьей 7.1, если грузоотправитель по договору не докажет, что такая утрата или повреждение были вызваны событиями или обстоятельствами, которых заботливый грузоотправитель по договору не мог избежать или последствия которых заботливый грузоотправитель по договору был не в состоянии предупредить.

7.7 Если какое-либо лицо, именуемое "грузоотправителем по договору" в договорных условиях, но не являющееся грузоотправителем по договору согласно определению, содержащемуся в статье 1.19, принимает транспортный документ или электронную запись, такое лицо а) несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей главой и в соответствии со статьей 11.5, и б) пользуется правами и иммунитетами грузоотправителя по договору, предусмотренными в настоящей главе и в главе 13.

7.8 Грузоотправитель по договору несет ответственность за действия или бездействие любого лица, которому он делегировал исполнение любой из своих обязанностей в соответствии с настоящей главой, включая его субподрядчиков, служащих, агентов и любых других лиц, которые прямо или косвенно действуют по его просьбе или под его надзором и контролем, как если бы такие действия или бездействие являлись его собственными. Ответственность возлагается на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящим положением только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относится к сфере контракта, служебных обязанностей или агентских функций такого лица".

а) Пункт 7.1

145. Независимо от сделанного в пункте 112 записки Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21) заявления о том, что "основное обязательство грузоотправителя заключается в сдаче груза перевозчику в соответствии с договором перевозки", было высказано мнение, что на практике основное обязательство грузоотправителя по договору заключается в уплате фрахта. Некоторые делегации высказали точку зрения, что уплата фрахта представляет собой основополагающее обязательство грузоотправителя по договору, а все остальные обязательства являются лишь аксессуарными по отношению к нему. В то же время альтернативная точка зрения состояла в том, что, даже если уплата фрахта является наиболее важным обязательством грузоотправителя по договору, этот вопрос уже урегулирован в проекте статьи 9 проекта документа. Согласно высказанному мнению, для того чтобы более четко отразить важность обязательства грузоотправителя по договору обеспечить, чтобы груз при сдаче его перевозчику находился в таком состоянии, чтобы выдержать перевозку, союз "и", который первый раз встречается в изложении обязательства грузоотправителя по договору в первом предложении проекта статьи 7.1, следует исключить. Это предложение получило широкую поддержку.

146. Другое мнение заключалось в том, что обязательство грузоотправителя по договору сдать груз в состоянии, пригодном для перевозки, поставлено в нынешней редакции в зависимости от положений договора перевозки и что если намерение состоит в придании императивного характера этому обязательству, то вступительная формулировка проекта статьи 7.1 ("С учетом положений договора перевозки") должна быть исключена. Было отмечено, что это положение в его нынешней формулировке может разрешать сторонам договариваться об изменении обязательства, установленного в проекте статьи 7.1. Было указано, что любое такое изменение должно действовать только в отношениях между сторонами договора перевозки и что его действие в отношении третьих сторон допускаться не должно. Было также заявлено, что подчинение обязательства грузоотправителя по договору сдать груз положениям договора перевозки может открыть возможность для злоупотреблений со стороны перевозчика, который может попытаться включить в договор более обременительные условия. Было также указано, что в отношениях между обязательством перевозчика по проявлению заботливости применительно к грузу, как оно устанавливается в проекте статьи 5.2.1, и обязательствами грузоотправителя по договору применительно к грузу существует, как представляется, несбалансированность. Было указано, что обязательство грузоотправителя по договору в отношении состояния и упаковки груза излагается намного более подробно, чем соответствующее обязательство перевозчика, и что это может вызвать неясности, а также привести к проблемам доказывания. Было высказано мнение, что большей сбалансированности можно добиться, если применить подход, использованный в статьях 12, 13 и 17 Гамбургских правил. Эта точка зрения получила поддержку. В порядке возражения против этого предложения было заявлено, что обязательства грузоотправителя по договору по проекту статьи 7.1 и обязательства перевозчика по проекту статьи 5 представляют собой различные виды обязательств и что они абсолютно правильно изложены на несколько различных уровнях разбивки.

147. Было предложено исключить второе предложение в проекте статьи 7.1 с учетом того, что определение "груза" в проекте статьи 1.11 уже включает "любое оборудование и контейнер". Против этого предложения были, однако, высказаны возражения на том основании, что включение второго предложения является необходимым с тем, чтобы абсолютно несомненно указать на тот факт, что обязательство грузоотправителя по договору распространяется на надлежащую штивку груза в контейнерах или трейлерах, а также учесть общую обеспокоенность тем, чтобы вопросам безопасности был придан более высокий статус. Были приведены примеры ситуаций, в частности в секторе паромных перевозок, когда обеспечение безопасности груза в трейлерах на борту паромов имеет особенно большое значение. С учетом этого момента, вызвавшего обеспокоенность, было принято решение о сохранении второго предложения. В то же время Рабочая группа отметила, что взаимосвязь между проектами статей 7.1 и 1.11 потребует, по всей вероятности, еще раз рассмотреть на более позднем этапе с тем, чтобы избежать любых возможных несоответствий.

148. После обсуждения Рабочая группа согласилась исключить союз "и" во второй строке проекта статьи 7.1 и заключить формулировку "С учетом положений договора перевозки" в квадратные скобки до завершения дальнейших консультаций и обсуждений по вопросам о содержании обязательства перевозчика и о той степени, в которой оно должно быть оговорено свободой договора. Рабочая группа приняла к сведению предложение подготовить альтернативные формулировки на основе статей 12, 13 и 17 Гамбургских правил. В дополнение к этому было отмечено, что потребуется, возможно, провести обзор этого положения с точки зрения соответствия терминологии на шести официальных языках.

b) Пункт 7.2

149. Было высказано мнение, что проект статьи 7.2 является неуместным, поскольку он привносит субъективный элемент во взаимные обязанности и обязательства в отношениях между грузоотправителем по договору и перевозчиком и поскольку он налагает дополнительное бремя на перевозчика, что может привести к ненужным тяжбам. В дополнение к этому было указано, что проект статьи 7, который касается обязательств грузоотправителя по договору, не должен использоваться для установления обязательств перевозчика. В силу этого было предложено исключить этот проект положения и оставить вопрос об информации и инструкциях, которые должен давать перевозчик грузоотправителю по договору, на урегулирование в каждом отдельном случае на основании существующей торговой практики.

150 В то же время возобладало мнение о том, что проект статьи 7.2 следует сохранить, поскольку в нем обеспечивается надлежащая сбалансированность между обязанностями грузоотправителя по договору (как они рассматриваются в проекте главы 7 и других положениях) и обязанностями перевозчика по представлению грузоотправителю по договору необходимой информации, позволяющей последнему выполнить свои обязанности. Было отмечено, что, даже если обязанность, аналогичная закрепляемой в проекте статьи 7.2, не будет прямо оговорена, она в любом случае будет существовать в качестве принципа, поскольку это по сути диктуется взаимным обязательством договаривающихся сторон о добросовестном сотрудничестве. В этой связи было указано, что в

проект документа должно быть включено положение (содержащееся в других текстах ЮНСИТРАЛ, таких как статья 7 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли–продажи товаров), предусматривающее, что при толковании документа надлежит учитывать соблюдение добросовестности. Тем не менее широкую поддержку получило мнение о том, что именно в этом конкретном контексте целесообразно изложить общую обязанность проявления добросовестности с помощью положения, аналогичного проекту статьи 7.2.

151. Что касается редакции этого положения, то было указано на необходимость обеспечения того, чтобы ограничительная концепция "разумной необходимости" в текстах на всех языках относилась как к "информации", так и к "инструкциям". Определенные сомнения были высказаны по вопросу о том, надлежащим ли местом для проекта положения, в центре внимания которого стоят обязанности перевозчика, является глава, посвященная обязательствам грузоотправителя по договору. В то же время было сочтено, что с учетом тесной связи между проектом статьи 7.2 и другими положениями проекта главы 7 место, в которое помещен этот проект положения, выбрано, возможно, вполне правильно. Было высказано мнение о том, что с учетом связи между обязанностью перевозчика согласно проекту статьи 7.2 и обязанностями грузоотправителя по договору согласно проекту главы 7 должен устанавливаться такой порядок, при котором грузоотправитель по договору не будет нести ответственности за неисполнение своих обязанностей, если перевозчик не представит должным образом запрошенную информацию и инструкции, и что такое понимание было бы, возможно, полезно разъяснить. Было отмечено, что согласно статье 7 Будапештской конвенции в аналогичном контексте требуется представление информации в письменной форме и что вопрос о форме информации может быть также рассмотрен в проекте статьи 7.2.

152. С учетом высказанных замечаний Рабочая группа постановила сохранить этот проект положения с целью его подробного рассмотрения на одной из будущих сессий.

с) Пункт 7.3

153. Широкая поддержка была выражена формулировке проекта статьи 7.3, в которой устанавливается требование о том, что грузоотправитель по договору должен представлять перевозчику определенную информацию, инструкции и документы. Было выражено мнение, что ссылка в пункте (с) на "наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем по договору в договорных условиях", может создать проблемы на практике, когда такая информация включена, например, в коносамент, причем наименование грузоотправителя по документам будет отличаться от наименования грузоотправителя по договору. Было предложено заменить слова "договорные условия" словами "транспортный документ". В ответ было отмечено, что определение "договорных условий" уже включает ссылку на любую информацию, которая содержится в "транспортном документе". При этом понимании текст проекта пункта 7.3 был одобрен в качестве хорошей основы для продолжения обсуждений на более позднем этапе.

d) Пункт 7.4

154. Было указано, что проект статьи 7.4, который касается взаимного обязательства грузоотправителя по договору и перевозчика о своевременном представлении информации, инструкций и документов и об обеспечении их точности и полноты, вполне может быть использован в качестве исходной базы для дальнейших обсуждений. Рабочая группа согласилась сохранить этот текст для дальнейшего рассмотрения.

e) Пункт 7.5

155. Было отмечено, что согласно проекту статьи 7.5 и на грузоотправителя по договору, и на перевозчика накладывается строгая ответственность друг перед другом, перед грузополучателем и перед распоряжающейся стороной за любую утрату или повреждение, возникшие в результате неспособности любой из сторон представить информацию, которая требуется согласно проектам статей 7.2, 7.3 или 7.4. Было указано, что это положение играет важную роль с учетом того факта, что в современных условиях физический осмотр груза на практике проводится редко и что, таким образом, обмен информацией относительно груза между грузоотправителями по договору и перевозчиками имеет важнейшее значение для успеха операций перевозки.

156. В то же время была выражена обеспокоенность относительно нынешнего текста проекта статьи 7.5. Один из моментов, вызвавших опасение, состоял в том, что согласно проекту статьи 7.5 устанавливается ненадлежащий вид ответственности, поскольку обязательства, изложенные в проектах статей 7.2, 7.3 и 7.4, не носят абсолютного характера и предполагают субъективные оценочные решения. Например, в пункте 7.3 говорится о представлении грузоотправителем по договору информации, которая является "разумно необходимой". Установление строгой ответственности за несоблюдение обязательства, которое было описано в качестве гибкого и расплывчатого, является по мнению ряда делегаций чрезмерно жестким решением. Было высказано предположение о том, что при определенных обстоятельствах грузоотправитель по договору может располагать целым рядом причин для непредставления соответствующей информации, например в случае, когда грузоотправитель по договору имеет разумные основания полагать, что перевозчик уже имеет в своем распоряжении соответствующую информацию. Кроме того, было указано, что подход, основывающийся на строгой ответственности, может быть неуместным, например, в случае, когда грузоотправитель по договору не в состоянии представить соответствующую информацию об условиях, которые согласно статье 8.2.1 (b) или (c) должны быть включены в транспортный документ, до принятия груза перевозчиком (как это требуется согласно статье 8.2.1). В подобном случае применение статьи 7.5 вызовет строгую ответственность грузоотправителя по договору за несоблюдение его обязательства согласно статье 7.4 представить информацию "своевременно". Было указано, что это положение в его нынешней формулировке является расплывчатым и что отсутствует ясность в вопросе о том, каковы будут его последствия будь то в отношении ответственности перед грузополучателем или распоряжающейся стороной, будь то в отношении вопроса о том, будет ли перевозчик нести ответственность перед грузополучателем за непредставление грузоотправителем по договору

достаточной информации об условиях или наоборот. Было высказано мнение, что в пересмотренном тексте проекта этого положения потребуется, возможно, провести различие между договорной ответственностью перед другими участвующими сторонами и внедоговорной ответственностью перед третьими сторонами.

157. Другой момент, вызвавший беспокойство, заключался в том, что это положение не учитывает ситуацию, когда и грузоотправитель по договору, и перевозчик несут параллельную ответственность, поскольку для подобных ситуаций предусматривается ответственность солидарная. В дополнение к этому было высказано мнение о том, что это положение является также двусмысленным в том отношении, что не ясно, что подразумевается под словами "утрата или повреждение" в проекте статьи 7.5 по сравнению, например, с формулировкой, использованной в проекте статьи 7.6, в которой говорится об "утрате, повреждении или вреде". Рабочей группе было предложено изучить этот вопрос с тем, чтобы лучше определить, какая утрата или повреждение имеется в виду. В более общем плане было предложено продолжить подробное изучение обязательства, устанавливаемого в проекте статьи 7.5, с тем чтобы разъяснить его многочисленные последствия.

158. Был сделан вывод о том, что проект статьи 7.5 следует заключить в квадратные скобки до проведения его нового рассмотрения в свете вышеупомянутых опасений и предложений. К Секретариату была обращена просьба подготовить пересмотренный проект с возможными альтернативными текстами, учитывающими сделанные предложения. При завершении обсуждения Рабочая группа в целом согласилась с тем, что при пересмотре этого проекта положения следует надлежащим образом учесть тот факт, что информация, о которой говорится в проекте статьи 7.5, может быть передана с помощью электронных сообщений, т.е. направлена в электронную систему связи и воспроизведена с определенными изменениями или без изменений в процессе передачи.

f) Пункт 7.6

159. Было отмечено, что в проекте статьи 7.6 предусматривается ответственность грузоотправителя по договору за причиненный грузом ущерб (и за невыполнение его обязательств согласно статье 7.1) на основе наличия вины, причем на грузоотправителя по договору накладывается бремя доказывания того, что утрата или повреждение были вызваны событиями или обстоятельствами, которых заботливый грузоотправитель по договору не мог избежать или последствия которых заботливый грузоотправитель по договору был не в состоянии предупредить. Было признано, что в проекте статьи 7.6 предусматривается обратный подход по сравнению как со статьей 4.6 Гаагско-Висбийских правил, так и статьей 13 Гамбургских правил, согласно которым в отношении ущерба, причиненного опасными грузами, применяется строгий режим ответственности. Было высказано мнение, что в комментарии, изложенном в пункте 116 записки Секретариата (A/AC.9/WG.III/WP.21), не приводятся достаточных оснований для оправдания предусматриваемого согласно проекту статьи 7.6 отхода от действующего права.

160. Одна делегация сочла, что ссылка на стандарт ответственности "заботливого грузоотправителя по договору" является весьма неясной. В ответ

было указано, что здесь предусматривается в должной степени гибкий стандарт, который должен быть понятен для всех правовых систем. Было высказано мнение, что бремя доказывания, накладываемое на грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 7.6, является более тяжелым, чем бремя, накладываемое на перевозчика в соответствии с проектом статьи 6.1. Было отмечено, что проект статьи 7.6 накладывает на грузоотправителя по договору тяжкое бремя доказывания, особенно в том, что касается доказывания того факта, что утрата, повреждение или вред, причиненные грузом, были вызваны событиями, которых заботливый грузоотправитель по договору не мог ни избежать, ни предупредить. Было высказано мнение, что более высокий стандарт доказывания должен применяться только в отношении нарушения обязательств согласно статье 7.1. В ответ было указано, что более строгий стандарт является уместным, поскольку он надлежащим образом указывает грузоотправителям по договору на важнейшее значение вопросов безопасности на море.

161. С учетом того, что перевозчик может воспользоваться исключениями и ограничениями, которыми не располагает грузоотправитель по договору, было предложено включить в проект статьи 7.6 следующий текст: "Грузоотправитель по договору не несет ответственности за утрату или повреждение, причиненные перевозчику или судну по любой причине, в отсутствие каких-либо действий, вины или небрежности со стороны грузоотправителя по договору, его агентов или служащих". Было высказано мнение, что этот текст предназначается для замены нынешнего текста проекта статьи 7.6, но что его следует заключить в квадратные скобки для указания на то, что вопрос определения стороны, на которой должно лежать бремя доказывания, все еще не разрешен и будет далее обсуждаться. Было также высказано мнение, что ни это предложение, ни нынешний текст проекта статьи 7.6 не учитывают должным образом ситуацию совместной вины, когда перевозчик не исполняет свои обязательства согласно проекту статьи 7.2 и это оказывает воздействие на невыполнение грузоотправителем по договору требований проекта статьи 7.6. Согласно общему мнению, в тексте необходимо учесть этот аспект.

162. Предложенная формулировка получила широкую поддержку. В то же время в связи с предложенным текстом был высказан ряд замечаний. Было выражено мнение о необходимости изучить масштабы ответственности грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 7.6 с точки зрения ряда различных ситуаций: во-первых, случаи, когда повреждение было причинено судну самим грузом; во-вторых, случаи, когда груз причинил вред экипажу на борту судна; и, в-третьих, случаи, когда груз причинил повреждение другому грузу на борту судна. Было указано, что предлагаемый текст, возможно, позволяет лучше урегулировать эти три категории причинения ущерба. Было также отмечено, что предлагаемый текст, возможно, лучше подходит для урегулирования вопроса об обязанностях грузоотправителя по договору в отношении третьих сторон, который не охватывается нынешним текстом проекта статьи 7.6. Другое замечание в отношении этого предложения состояло в том, что оно в значительной мере исходит как из Гаагских правил, так и из статьи 12 Гамбургских правил и что такой подход, основывающийся на ответственности за вину, представляет собой улучшение по сравнению с формулировкой текста, содержащегося в проекте статьи 7.6. Еще одно замечание состояло в том, что ссылку на "судно", содержащуюся в предложенном проекте, потребуется,

возможно, еще раз рассмотреть в случае, если проект документа будет применяться к перевозке "от двери до двери", а не только к перевозке между портами. В контексте перевозки "от двери до двери" этот текст потребует еще раз изучить с учетом других конвенций, регулирующих отдельные виды перевозки. Еще одно замечание касалось того, что ссылка на третьих сторон, содержащаяся в предложении, является излишне широкой и что с учетом того факта, что этот вопрос регулируется другими режимами обеспечения безопасности, такими как Конвенция ОВВ, было бы предпочтительно ограничить действие этого предложения грузоотправителем по договору и перевозчиком.

163. Было высказано мнение, что основная трудность, возникающая в связи с проектом статьи 7.6, состоит в том, чтобы из проекта документа было исключено проведение различия между обычными и опасными грузами, которое проводится в других морских конвенциях. Было предложено включить это различие в проект документа с тем, чтобы грузоотправитель по договору нес строгую ответственность за ущерб, причиненный судну опасными грузами. В то же время была выражена обеспокоенность в связи с тем, что важно провести оценку последствий включения положения об опасных грузах, особенно в том, что касается дополнительных затрат, которые могут быть вызваны этим, для владельцев грузов. Рабочей группе не удалось достичь единогласия по вопросу о том, следует ли включить специальное правило, касающееся опасных грузов, и он был оставлен открытым для дальнейшего обсуждения.

g) Пункт 7.7

164. Была выражена общая поддержка тексту проекта статьи 7.7, в котором предпринимается полезная попытка урегулировать положение продавца на условиях FOB, который, хотя и не является грузоотправителем по договору, тем не менее упоминается в этом качестве в транспортном документе. В то же время были высказаны опасения в отношении использования формулировки "принимает транспортный документ". В этой связи было предложено понимать принятие в качестве акта или способа, с помощью которого грузоотправитель по документам становится держателем коносамента. Было указано, что эту формулировку следует также рассмотреть в контексте ситуации, когда выдается необоротный транспортный документ или необоротная электронная запись. Другой момент, вызвавший обеспокоенность, был связан с вопросом о том, следует ли накладывать на продавца на условиях FOB всю ответственность и все обязанности, которые накладываются на грузоотправителя по договору. В ответ на эту обеспокоенность было указано, что с учетом того факта, что поименованный грузоотправитель по договору (в качестве первого держателя коносамента) действует в этом качестве со всеми правами грузоотправителя по договору, был бы логичным такой порядок, при котором он принимал бы на себя также и все обязательства грузоотправителя по договору. Было достигнуто общее согласие с тем, что этот вопрос следует рассматривать в качестве предмета для дальнейшего обсуждения. Было также предложено распространить этот проект положения на ситуацию, когда в транспортном документе не поименован никакой грузоотправитель по договору, и было высказано предположение, что в подобных случаях может применяться презумпция, заключающаяся в том, что грузоотправителем по договору является лицо, сдающее груз. Еще один момент, вызвавший обеспокоенность, был связан с

необходимостью проведения в этом положении более четкого разграничения между грузоотправителем по договору или грузоотправителем, поименованным в транспортном документе. В этом контексте было предложено уделить более пристальное внимание определению того, должна ли ответственность "лица", указанного в проекте статьи 7.7, быть совместной или солидарной по отношению к ответственности грузоотправителя по договору или же ответственность грузоотправителя по договору не должна включаться в эту концепцию. Было достигнуто согласие о том, что различные взгляды, опасения и предложения, упомянутые выше, требуют дальнейшего обсуждения.

h) Пункт 7.8

165. Было указано, что в проекте статьи 7.8 закрепляется классический принцип, состоящий в том, что грузоотправитель по договору несет ответственность за действия или бездействие своих субподрядчиков, служащих или агентов, и что такая ответственность должным образом ограничивается действиями или бездействием, которые относятся к сфере контракта, служебных обязанностей или агентских функций таких лиц. В то же время глубокая обеспокоенность была высказана в связи с тем, что это положение в его нынешней формулировке устанавливает слишком широкую ответственность грузоотправителя по договору в отношении действий или бездействия лиц, которым он делегировал свои обязанности. Было высказано мнение о том, что это положение является излишне обременительным по сравнению с аналогичными положениями в отношении перевозчика. Было также высказано мнение, что проект статьи 7.8 надлежит уточнить с учетом проекта статьи 5.2.2, согласно которой перевозчику в том числе разрешается действовать от имени грузоотправителя по договору. Было отмечено, что существует возможность того, что в силу проекта статьи 7.8 перевозчик переложит вину со своей стороны на грузоотправителя по договору. Было достигнуто согласие о том, что следует продолжить изучение этого вопроса.

166. Далее было решено, что следует продолжить изучение предложения об альтернативной формулировке, внесенное в связи с проектом статьи 7.6 (см. пункт 161 выше), и что содержащаяся в этом предложении ссылка на агентов и служащих грузоотправителя по договору может быть исключена, поскольку этот вопрос уже, возможно, регулируется в проекте статьи 7.8.

167. Было высказано мнение о том, что положение грузоотправителя по договору в отношении действий его субподрядчиков, служащих или агентов должно соответствовать положению перевозчика в отношении таких же лиц. В этой связи было предложено обеспечить более тесное соответствие формулировок в проекте статьи 7.8 и формулировок, использованных в проекте статьи 6.3.2. В порядке возражения на это предложение было указано, что, хотя Рабочая группа стремится обеспечить справедливую сбалансированность в отношении грузоотправителя по договору и перевозчика, ей отнюдь не обязательно использовать точно такие же формулировки при описании обязанностей обеих сторон. Так, было высказано предположение о том, что обстоятельства, при которых грузоотправитель по договору должен нести ответственность за действия какой-либо третьей стороны согласно проекту статьи 7.8, следует рассматривать с иной точки зрения, чем обстоятельства, при

которых согласно проекту статьи 6.3.2 ответственность за действия третьих сторон должен нести перевозчик.

168. В редакционном плане было предложено изучить текст этого проекта статьи на всех языках с тем, чтобы обеспечить последовательность терминологии, используемой для описания таких концепций, как "обязанности" или "обязательства" грузоотправителя по договору.

169. Рабочая группа согласилась с тем, что проект статьи 7.8 является основой, на которой могут быть продолжены обсуждения с учетом различных отмеченных моментов, вызывающих обеспокоенность в том, что касается нынешней редакции этого текста. При завершении обсуждения было предложено сузить сферу действия проекта статьи 7.8 с тем, чтобы он применялся только в отношении тех обязательств грузоотправителя по договору, которые могут быть делегированы, а не также и в отношении тех обязательств, которые делегированию не подлежат.

170. Было принято решение о сохранении текста проекта статьи 7.8, а также предложения, изложенного в пункте 161 выше, в качестве альтернативы нынешнему тексту проекта статьи 7.6, с тем чтобы оба текста могли быть вновь рассмотрены на одной из будущих сессий Рабочей группы.

4. Проект статьи 9 (Фрахт)

171. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 9:

9.1 а) Фрахт причитается при сдаче груза грузополучателю в тот момент и в том месте, которое упомянуто в статье 4.1.3, если стороны не договариваются о том, что фрахт причитается полностью или частично в какой-либо предшествующий момент времени.

б) Если не согласовано иное, никакой фрахт не причитается за любой груз, который утрачен до момента, с которого причитается фрахт за такой груз.

9.2 а) Фрахт подлежит оплате, когда он причитается, если стороны не договорились о том, что фрахт подлежит оплате полностью или частично в какой-либо предшествующий момент времени.

б) Если после момента, с которого фрахт причитается, груз утрачивается, повреждается или иным образом не сдается грузополучателю в соответствии с положениями договора перевозки, фрахт по-прежнему подлежит оплате, независимо от причин такой утраты, повреждения или недачи.

с) Если не согласовано иное, сумма фрахта не подлежит взаимному зачету, списанию или сокращению на основании какого-либо встречного требования, которое грузоотправитель по договору или грузополучатель могут предъявить перевозчику, [обоснованность или сумма которого не были согласованы или установлены].

9.3 а) Если не согласовано иное, грузоотправитель по договору несет ответственность за уплату фрахта и других сборов, связанных с перевозкой груза.

b) Если договор перевозки предусматривает, что ответственность грузоотправителя по договору или любого другого лица, указанного в договорных условиях в качестве грузоотправителя по договору, прекращается полностью или частично по наступлении определенного события или после определенного момента времени, такое прекращение ответственности недействительно:

- i) в отношении любого предусмотренного в главе 7 обязательства грузоотправителя по договору или лица, упомянутого в статье 7.7; или
- ii) в отношении любой суммы, подлежащей уплате перевозчику в соответствии с договором перевозки за исключением тех случаев, когда перевозчик имеет надлежащее обеспечение на основании статьи 9.5 или на другом основании в отношении уплаты таких сумм.
- iii) если это противоречит положениям статьи 12.4.

9.4 a) Если договорные условия в транспортном документе или электронной записи содержат указание "фракт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то ни держатель, ни грузополучатель не несут ответственности за уплату фрахта. Настоящее положение не применяется, если держатель или грузополучатель выступает также грузоотправителем по договору.

b) Если договорные условия в транспортном документе или в электронной записи содержат указание "фракт при доставке" или указание аналогичного характера, такое указание предупреждает грузополучателя о том, что он может нести ответственность за уплату фрахта.

9.5 a) [Несмотря на любое соглашение об обратном,] в тех случаях и в той степени, в которых в соответствии с национальным законодательством, применимым в отношении договора перевозки, грузополучатель несет ответственность за осуществление упоминаемых ниже платежей, перевозчик имеет право удерживать груз до оплаты

- i) фрахта, мертвого фрахта, демереджа, возмещения ущерба в связи с задержанием и всех других возмещаемых расходов, понесенных перевозчиком в связи с грузом;
- ii) любого возмещения, причитающегося перевозчику в соответствии с договором перевозки,
- iii) любого взноса по общей аварии, причитающегося перевозчику в связи с грузом,

или до предоставления надлежащего обеспечения в отношении таких платежей.

b) Если платеж, упомянутый в пункте (a) настоящей статьи не произведен или не произведен в полном объеме, перевозчик имеет право реализовать груз (в соответствии с процедурой, если такая процедура установлена, как это предусмотрено в соответствии с применимым национальным законодательством) и взыскать причитающиеся ему суммы (включая расходы на осуществление таких мер) из поступлений от такой

продажи. Любая сумма, остающаяся от поступлений от такой продажи, предоставляется грузополучателю".

а) Пункт 9.1

172. В качестве общего замечания было сказано, что ни Гаагские, ни Гамбургские режимы не содержат положений о фрахте и что целесообразность рассмотрения этого вопроса в проекте документа представляется сомнительной. Если и включать положения о фрахте, то они должны быть сбалансированными и должны, например, надлежащим образом регулировать ситуацию, когда груз доставляется в полностью поврежденном состоянии (в этом случае, согласно нынешнему проекту, оплате подлежит полная сумма фрахта). Однако в ответ было отмечено, что в случае повреждения груза фрахт, уже оплаченный или причитающийся, составляет часть требования о возмещении убытков. Другие оговорки в отношении включения положений о фрахте основывались на том, что в разных секторах применяется различная практика, причем подобная ситуация может быть еще более осложнена тем обстоятельством, что проект документа будет, возможно, применяться к перевозке "от двери до двери".

173. В то же время широкую поддержку получило предложение о включении положений о фрахте, которые обеспечивают соблюдение принципа свободы договора, на том основании, что они будут способствовать унификации норм в этой области морского права, особенно в свете того обстоятельства, что в национальном законодательстве ряда правовых систем используются различные подходы к вопросам уплаты фрахта. Было указано, что если проект документа будет применяться к перевозкам "от двери до двери", то необходимо будет рассмотреть положения о фрахте, которые существуют в действующих конвенциях об отдельных видах перевозок.

174. Рабочая группа обсудила вопрос о том, что означает формулировка "причитается при сдаче груза". Было указано, что она означает, что требование уплаты фрахта существует во время сдачи груза. Было предложено сформулировать это положение так, чтобы в нем более четко проводилось разграничение между моментом возникновения требования и моментом, когда оно причитается к оплате. Были запрошены дополнительные разъяснения относительно смысла слова "причитается" в контексте проекта статьи 9(1). В ответ было сказано, что слово "причитается" относится к моменту возникновения долга, хотя фактически он может подлежать оплате в какую-либо более позднюю дату. Было выражено мнение, что это различие обусловлено тем, что в проекте статьи 9(1) рассматривается вопрос о моменте, когда фрахт причитается, тогда как в статье 9(2) речь идет о моменте, когда фрахт подлежит оплате. Обеспокоенность относительно ясности этого положения устранена, однако, не была. Было также высказано предположение о том, что в проекте статьи 9(1) устанавливается правило о том, что перевозчик не может требовать уплаты фрахта за перевозку до тех пор, пока перевозка груза не осуществлена, но что, однако, стороны могут договориться об ином. Было выражено мнение, что если вопрос о том, в какой момент фрахт становится подлежащим оплате, не следует регулировать в обязательном порядке, то вопрос о возникновении требования об уплате фрахта не должен оставаться на урегулирование в договоре сторон. В целом в отношении того, что означают термины "earned" и "due" на английском языке, мнения в Рабочей группе разделились. Было

достигнуто согласие о том, что в любых будущих проектах этого положения необходимо попытаться обеспечить большую ясность. Было выражено общее мнение о том, что принцип свободы договора должен применяться к определению момента, когда фрахт причитается, а также момента, когда фрахт подлежит оплате. Кроме того, было предложено прямо указать в этом положении на то, что размер фрахта должен устанавливаться по соглашению сторон.

175. В отношении положения о том, что фрахт причитается при сдаче груза, было выражено мнение, что если грузоотправитель по договору не передает груз перевозчику, как это было согласовано, то перевозчик все равно должен иметь право на получение по крайней мере части фрахта. Однако в ответ было сказано, что свобода договора обеспечивает достаточную гибкость для того, чтобы стороны сами урегулировали такие вопросы.

176. В отношении пункта (b) статьи 9.1 было выражено мнение, что это положение сформулировано слишком широко. В этой связи было указано, что простое заявление о том, что никакой фрахт не причитается за любой груз, который утрачен до момента, с которого причитается фрахт за такой груз, является слишком общим. Было предложено разъяснить действие этого положения с помощью ссылки на различные причины несдачи, например случаи, когда ответственность за это несет перевозчик, когда никто не несет ответственности (форс-мажор) и когда ответственность несет грузоотправитель по договору.

177. Было отмечено, что существуют нормы, практика и правила, в том числе правила, разработанные на региональном уровне, например правила КОКАТРАМ (Центральноамериканская комиссия по морским перевозкам), которыми регулируются такие вопросы, как валюта, в которой уплачивается фрахт, последствия девальвации или ревальвации валюты, а также право перевозчика инспектировать груз и корректировать сумму фрахта, если основа для его исчисления сочтена неточной. Было высказано мнение о том, что проект документа не должен создавать препятствий для функционирования нынешних или будущих договоренностей такого рода.

b) Пункт 9.2

178. В плане анализа структуры пункта 9.2 было отмечено, что в проекте статьи 9 устанавливается различие между условиями, при которых возникает обязательство уплатить фрахт (предмет рассмотрения пункта 9.1), и обстоятельствами, при которых фрахт подлежит оплате (что является предметом рассмотрения пункта 9.2).

179. Была выражена обеспокоенность в отношении взаимодействия и возможной несогласованности между пунктами 9.1 (a) и 9.2 (b). Если предположить, что, как это предусматривается пунктом 9.1 (a), фрахт причитается при сдаче груза, то возникает вопрос в отношении предусмотренных пунктом 9.2 (c) обстоятельств, при которых после сдачи груз будет считаться "утраченным, поврежденным или иным образом не сданным грузополучателю". В ответ было сказано, что пункт 9.2 (b) предусмотрен лишь для той ситуации, когда фрахт надлежало уплатить заранее, т.е. ситуации, которая, пожалуй, чаще всего встречается на практике, учитывая повсеместное включение в транспортные документы положений, касающихся момента, с

которого причитается фрахт. С целью устранить причины вышеупомянутой обеспокоенности было внесено предложение изменить формулировку проекта статьи 9.2 (b) примерно следующим образом: "Если фрахт причитается до сдачи груза, то утрата, повреждение и/или несдача груза грузополучателю не превращают причитающийся фрахт в не подлежащий уплате, независимо от причин такой утраты, повреждения или несдачи".

180. Было отмечено, что, если проект документа будет применяться в отношении неморской перевозки в контексте договоров перевозки "от двери до двери", то особое внимание необходимо будет уделить взаимодействию и возможным коллизиям между морским режимом, по которому фрахт подлежит уплате даже в случае утраты груза, и режимами, регулирующими отдельные виды перевозок, например, режимом, установленным КДПГ, в соответствии с которым перевозчик обязан возместить фрахт, если груз утрачен.

181. В более общем плане было выражено мнение о том, что международный режим, в соответствии с которым фрахт подлежит уплате даже в случае утраты груза, хотя он и соответствует ряду существующих национальных законов, может рассматриваться некоторыми как несправедливый и не вполне приемлемый для единообразного международного документа. Было указано, что не следует пытаться найти какое-либо универсальное решение по данному вопросу, который лучше оставить на регулирование на основании национального законодательства. В то же время было отмечено, что режим, в соответствии с которым фрахт подлежит уплате даже в случае утраты груза, не является неблагоприятным для грузоотправителя по договору. Если груз утрачен, то сумма фрахта добавляется к стоимости груза для целей исчисления возмещения согласно проекту статьи 6.2. Если включается фрахт, то размер возмещения будет исчисляться на основе более высокой стоимости.

182. В отношении положения 9.2(c) был задан вопрос о причинах, по которым в проекте этого положения в качестве субсидиарного правила в целом запрещается взаимный зачет. Было указано, что такой подход может противоречить общим правовым нормам, регулирующим обязательства в отдельных странах. Противоположное мнение заключалось в том, что принцип, отраженный в пункте 9.2(c), является удовлетворительным в том смысле, что в нем делается упор на необходимость согласования взаимозачета сторонами, что исключает возможность одностороннего зачета со стороны грузоотправителя по договору. Было отмечено, что этот подход соответствует общему принципу, на котором основывается проект статьи 9 и который заключается в том, что применительно к вопросам фрахта приоритет должен отдаваться автономии сторон. С целью примирить эти две позиции широкая поддержка была выражена предложению включить в проект положения слова, которые в настоящее время заключены в квадратные скобки ("обоснованность или сумма которого не были согласованы или установлены").

183. После обсуждения было решено в предварительном порядке, что для продолжения рассмотрения на более позднем этапе следует изменить структуру проекта положения: объединить пункты 9.1(a) и 9.2(a) в единое положение, пункт 9.2(b) оставить в качестве самостоятельного правила и объединить пункты 9.2(b) и 9.2(c). В предварительном порядке было также решено должным образом конкретизировать этот пункт, ограничив применение пункта 9.2(b) и (c) случаями, когда между сторонами заключено специальное соглашение.

с) Пункт 9.3

184. Было отмечено, что проект положения 9.3(a) представляет собой резервное неимперативное правило на случай, когда в договоре перевозки не регулируется вопрос о том, кто несет ответственность за уплату фрахта и других сборов, связанных с перевозкой.

185. Было отмечено, что в проекте документа отсутствует объяснение понятия "сборы, связанные с перевозкой груза" и что это понятие можно истолковать как включающее довольно широкую категорию требований, в том числе, например демередж (убытки, связанные с задержкой судна дольше срока, предусмотренного договором на такие операции, как погрузка или разгрузка), возмещение другого ущерба в связи с задержкой, взносы по общей аварии и другие подлежащие возмещению расходы, которые понес перевозчик. В ответ было указано, что такие расходы, ограниченные "сборами, связанными с перевозкой груза", будут включать только издержки, возмещения которых перевозчик имеет право требовать от грузоотправителя по договору; например, если грузоотправитель по договору может бесплатно использовать контейнер, предоставленный перевозчиком, но использует его сверх согласованного срока, то грузоотправитель по договору будет обязан возместить расходы по использованию контейнера сверх того срока, в течение которого он мог пользоваться им бесплатно. Перевозчик может быть также вынужден понести расходы в связи с грузом, когда, например, груз не пропускают таможенные власти и перевозчик несет вызванные с этим расходы; однако было высказано мнение о том, что такие расходы скорее всего подпадают под действие проекта положения 7.6, в частности его предлагаемого пересмотренного варианта (см. пункт 161 выше). Рабочая группа приняла к сведению эти заявления, но не приняла никакого решения в отношении необходимости уточнения этого понятия.

186. В отношении проекта положения 9.3(b) было отмечено, что оно касается ситуаций, возникающих главным образом в случае перевозок на основе чартеров (на которые не распространяется действие проекта документа), когда фрахтователь, уплатив часть фрахта заранее или передав грузоотправителю по договору право на организацию перевозки груза, желает освобождения от любых других обязательств, связанных с перевозкой. В подобных обстоятельствах стороны включают в чартер оговорку (на практике, ее часто называют "оговорка о прекращении ответственности") в отношении того, что ответственность фрахтователя за фрахт прекращается при отгрузке груза; это означает, что перевозчик должен требовать уплату фрахта от владельца груза или грузоотправителя по договору и не может для этой цели полагаться на обеспечительные интересы (или право удержания) в грузе.

187. В отношении применимости проекта положения 9.3(b) к договорам перевозки, регулируемым проектом документа, было отмечено, что обычно ответственность грузоотправителя по договору не прекращается по наступлении таких событий, как отгрузка груза или передача коносамента (и применительно к этим вопросам в проекте этого положения нет необходимости). Однако, если стороны включают в договор перевозки, на который распространяется действие проекта документа, оговорку о прекращении ответственности (что, как было признано, на практике случается редко) или если оговорка о прекращении

ответственности становится частью коносамента, поскольку условия чартера (и в результате действия оговорки о прекращении ответственности ответственность грузоотправителя по договору за уплату фрахта и других сборов, связанных с перевозкой, будет прекращаться; это, однако, может иметь место не во всех случаях, поскольку суды по-разному трактуют такие инкорпорированные оговорки о прекращении ответственности), проект положения 9.3(b) обеспечит сохранение ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком, как это предусматривается в подпунктах (i), (ii) и (iii). Было отмечено, что этот проект положения является императивным, т.е. превалирует над соглашением сторон.

188. Этому проекту положения была выражена определенная поддержка, поскольку он дает гарантию того, что требование перевозчика об уплате фрахта не останется непоплатенным. Однако в отношении этого положения были также высказаны существенные возражения и критические замечания. Было указано, что придание этому положению, которое действует в области, где нет необходимости обеспечивать защиту более слабой стороны и, в более широком плане, не следует ограничивать свободу договора, императивного характера является необоснованным, поскольку стороны могут иметь веские причины сами разрешить в договоре вопрос о том, как регулировать обязательства грузоотправителя по договору. Было указано также, что это положение сформулировано слишком широко в том смысле, что подпункт (b)(ii) охватывает "любую сумму", подлежащую уплате перевозчику, независимо от того, насколько оговорка о прекращении ответственности освобождает грузоотправителя по договору от его платежного обязательства. Кроме того, это положение, в силу наличия в нем ссылки на любую ответственность согласно главе 7 (которая охватывает широкий круг обязательств грузоотправителя по договору помимо уплаты фрахта), неуместно в проекте статьи 9, касающейся фрахта. Было указано также, что следует внимательно изучить вопрос о том, должно ли это императивное положение распространяться на все такие обязательства.

189. Рабочая группа приняла к сведению критические замечания, высказанные в отношении положения 9.3(b), и решила отложить принятие решения до завершения дополнительного изучения этого вопроса с учетом практического контекста, в котором будет применяться это положение.

190. Из-за нехватки времени Рабочая группа не завершила чтения проекта статьи 9. Она решила рассмотреть оставшиеся пункты проекта статьи 9 и остальные положения проекта документа на своей десятой сессии.