



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
7 October 2002

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Тридцать шестая сессия

Вена, 30 июня – 11 июля 2003 года

Доклад Рабочей группы III (Транспортное право) о работе ее десятой сессии (Вена, 16–20 сентября 2002 года)

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–23	2
II. Обсуждение и решения	24–124	8
A. Общее обсуждение	25–28	8
B. Рассмотрение проектов статей	29–124	9
1. Проект статьи 6 (Ответственность перевозчика)	29–105	9
a) Подпункт 6.1.1	30–34	15
b) Подпункт 6.1.2	35–37	17
c) Подпункт 6.1.3	38–45	18
d) Подпункт 6.1.4	46–56	21
e) Пункт 6.2	57–62	23
f) Пункт 6.3	63–64	25
g) Пункт 6.4	65–70	26
h) Пункт 6.5	71–75	28
i) Пункт 6.6	76–80	29
j) Пункт 6.7	81–85	31
k) Пункт 6.8	86–92	32
l) Пункт 6.9	93–100	34
m) Пункт 6.10	101–105	36
2. Проект статьи 9 (Фрахт)	106–124	37
a) Пункт 9.4	108–114	38
b) Пункт 9.5	115–124	39
Приложения		
I. Замечания представителя Международной палаты судоходства и Балтийского международного морского совета о сфере применения проекта документа		43
II. Замечания представителя Международной группы клубов P & I		44



I. Введение

1. На своей двадцать девятой сессии в 1996 году¹ Комиссия рассмотрела предложение о включении в ее 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 несопоставимых 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 гаваней (МАПГ)⁴.
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 правового регулирования 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, организованный совместно 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 проблем в области транспортного права, по которым Комиссия, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о проведении дальнейшей работы 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 обязательствами в отношениях между продавцом и покупателем товаров, а также правовое положение субъектов, предоставляющих 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. Некоторые 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 момента, 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 включения

⁶ Там же, пункт 415.

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, поставка груза грузополучателю, право сторон, имеющих интерес в грузе, распоряжаться грузом в ходе перевозки, передача прав на груз, сторона, имеющая право предъявлять иск к перевозчику, а также исковая давность для исков к перевозчику.

12. В докладе отмечалось, что результаты консультаций, проводимых 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 ожидалось, предварительный текст, содержащий проекты возможных решений для включения в будущий нормативный документ, а также альтернативные варианты и замечания, мог 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

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

некоторых аспектов этих операций, и в зависимости от результатов этого изучения рекомендовать Комиссии соответствующим образом расширить мандат Рабочей группы. Было указано, 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. На тридцать пятой сессии Комиссии, проведенной в Нью-Йорке в июне 2002 года, ей был представлен доклад о работе девятой сессии Рабочей группы по транспортному праву (15–26 апреля 2002 года), на которой началось рассмотрение этого проекта (A/CN.9/510). На этой сессии Рабочая группа провела предварительный обзор положений проекта документа по транспортному праву, содержащегося в приложении к записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/ WP.21). Рабочей группе были представлены также подготовленные ЕЭК и ЮНКТАД замечания, которые воспроизведены в документе A/CN.9/WG.III/ WP.21/Add.1. В результате нехватки времени Рабочая группа не закончила рассмотрение проекта документа, обсуждение которого было решено завершить на ее десятой сессии. Комиссия отметила, что Секретариату было поручено подготовить пересмотренные положения проекта документа на основе обсуждений и решений Рабочей группы (A/CN.9/510, пункт 21). Комиссия выразила благодарность Рабочей группе за уже проделанную работу⁸.

16. Комиссия отметила, что Рабочая группа с учетом мандата, предоставленного ей Комиссией⁹ (и в частности с учетом того, что Комиссия решила, что первоначально Рабочей группе следует рассмотреть вопросы транспортных операций по перевозке из порта в порт, но вместе с тем Рабочая группа будет вправе самостоятельно изучить желательность и возможность рассмотрения также вопросов, касающихся операций по перевозке грузов "от двери до двери" или некоторых аспектов этих операций), 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 документа и положениями договоров, регулирующих наземную перевозку, в случаях, когда морская перевозка дополняется одним или несколькими сегментами наземной перевозки (обсуждения Рабочей группой вопроса о сфере применения проекта документа см. A/CN.9/510, пункты 26–32). Отмечалось также, что Рабочая группа сочла, что ей было бы полезно продолжить обсуждение проекта документа исходя из предварительной рабочей предпосылки, что он будет охватывать операции по перевозке грузов "от двери

⁸ Там же, *пятьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/57/17)*, пункт 222.

⁹ Там же, *пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 (A/56/17)*, пункт 345.

до двери". Соответственно Рабочая группа просила Комиссию одобрить такой подход (A/CN.9/510, пункт 32).

17. В отношении сферы применения проекта документа ряд делегаций решительно поддержали рабочую предпосылку, что сфера действия проекта документа должна охватывать операции по перевозке грузов "от двери до двери". Было указано, что согласование правового режима, регулирующего перевозки "от двери до двери", является практической необходимостью ввиду значительного и увеличивающегося числа практических ситуаций, когда перевозка (в частности, перевозка контейнерных грузов) осуществляется по контрактам "от двери до двери". Хотя не было высказано никаких возражений в отношении такой расширенной сферы применения проекта документа, было выражено получившее общую поддержку мнение о том, что для продолжения обсуждений Рабочей группе следует заручиться участием таких международных организаций, как Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация по международному железнодорожному транспорту (МОМЖТ) и других международных организаций, занимающихся вопросами наземных перевозок. Рабочей группе было предложено рассмотреть риски, связанные с распространением действия правил, регулирующих морские перевозки, на наземные перевозки, и принять во внимание при разработке проекта документа конкретные потребности наземных перевозок. Комиссия также предложила государствам-членам и государствам, представленным наблюдателями, включать в состав делегаций, участвующих в обсуждениях в Рабочей группе, специалистов по вопросам наземного транспорта. Комиссия просила также Рабочую группу III (Транспортное право) и Рабочую группу IV (Электронная торговля) обеспечить координацию работы по вопросам дематериализованных транспортных документов. Хотя в целом было решено, что проект документа должен обеспечивать надлежащие механизмы для избежания возможных коллизий между проектом документа и другими многосторонними документами (в частности, документами, которые содержат императивные нормы, применимые в отношении наземных перевозок), было высказано мнение о том, что избежание таких коллизий не является достаточным условием для гарантирования широкой приемлемости проекта документа, если в его материально-правовых положениях не будут установлены приемлемые правила в отношении как морских, так и наземных перевозок. Рабочей группе было предложено изучить возможность включения в проект документа отдельных, однако взаимосвязанных сводов норм (некоторые из которых могут иметь факультативный характер) в отношении морских и дорожных перевозок. После обсуждения Комиссия одобрила рабочую предпосылку, что проект документа будет охватывать операции по перевозке грузов "от двери до двери", при том условии, что рассмотрение вопроса о сфере применения проекта документа будет продолжено после завершения рассмотрения Рабочей группой материально-правовых положений проекта документа и достижения более полного понимания их действия в контексте операций "от двери до двери"¹⁰.

18. Рабочая группа III (Транспортное право), в состав которой входят все государства – члены Комиссии, провела свою десятую сессию в Вене 16–20 сентября 2002 года. На сессии присутствовали представители следующих

¹⁰ Там же, *пятьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/57/17)*, пункт 224.

государств – членов Рабочей группы: Австрия, Аргентина, Бразилия, Германия, Индия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Камерун, Канада, Кения, Китай, Колумбия, Литва, Мексика, Российская Федерация, Румыния, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Судан, Таиланд, Франция, Швеция и Япония.

19. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Алжир, Австралия, Гана, Греция, Дания, Йемен, Кувейт, Ливан, Ливийская Арабская Джамахирия, Нидерланды, Норвегия, Перу, Республика Корея, Сенегал, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Тунис, Турция, Украина, Филиппины, Финляндия и Швейцария.

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

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

б) **межправительственные организации:** Европейская комиссия, Межправительственная организация по международным перевозкам железнодорожным транспортом (ОТИФ) и Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР);

в) **международные неправительственные организации, приглашенные Комиссией:** Балтийский международный морской совет (БИМКО), *Международный комитет железнодорожного транспорта* (МКЖТ), *Международный морской комитет* (ММК), Европейская ассоциация студентов-юристов (ЕАСЮ), *Иберо-американский институт морского права*, Международная палата судоходства (МПС), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА), Международная группа клубов P & I, Международная ассоциация смешанных перевозок (МАСП).

21. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Рафаэль Иллескас (Испания)

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

22. В распоряжении Рабочей группы находились следующие документы:

а) предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.III/WP.22);

б) предварительный проект документа о морской перевозке грузов: записка Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21);

в) предварительный проект документа о морской перевозке грузов: записка Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1);

г) предложение Канады (A/CN.9/WG.III/WP.23).

23. Рабочая группа приняла следующую повестку дня:

1. Выборы должностных лиц
2. Утверждение повестки дня
3. Подготовка проекта документа о транспортном праве

4. Другие вопросы
5. Утверждение доклада.

II. Обсуждение и решения

24. Рабочая группа продолжила рассмотрение положений проекта документа, содержащегося в приложении к записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/ WP.21). Ход обсуждения и выводы Рабочей группы отражены в разделе III ниже.

A. Общее обсуждение

25. В ходе подготовки к нынешней сессии Рабочей группы правительство Канады представило предложение (A/CN.9/WG.III/ WP.23), касающееся сферы применения и структуры данного проекта документа. С учетом итогов обсуждения, проведенного на девятой сессии Рабочей группы и касавшегося сферы применения проекта документа на основе концепции перевозки "от двери до двери" или "от порта до порта", были представлены следующие три варианта: 1) продолжить работу над существующим проектом документа, но добавить оговорку, которая позволяла бы договаривающимся государствам решать, осуществлять ли статью 4.2.1 и соответствующие нормы, регулирующие перевозку грузов на сегментах до или после морской перевозки; 2) продолжить работу над существующим проектом документа, включая статью 4.2.1, однако включить слова "национального права" после слов "международной конвенции" в тексте статьи 4.2.1 (b); или 3) пересмотреть существующий проект документа, с тем чтобы он включал отдельные главы, посвященные общим положениям морской перевозки грузов ("от порта до порта"), морской перевозке грузов и перевозке другими видами транспорта до или после морского сегмента ("от двери до двери") и заключительным положениям и оговоркам, включая положение, касающееся прямо выраженных оговорок к главе, посвященной перевозкам "от порта до порта", и главе, посвященной перевозкам "от двери до двери".

26. Рабочая группа приветствовала этот вклад в обсуждение вопросов сферы применения проекта документа. Однако было выражено сомнение относительно своевременности обсуждения вариантов, предложенных в отношении структуры данного документа. Получила поддержку точка зрения о том, что детальное обсуждение сферы применения было бы преждевременным, особенно в связи с тем, что Секретариату было предложено подготовить справочный документ по этому вопросу для обсуждения на одной из будущих сессий Рабочей группы. Было высказано предположение о том, что, хотя детальное обсуждение этого вопроса или выбор какого-либо варианта, возможно, был бы преждевременным, варианты, содержащиеся в предложении Канады, помимо возможных других вариантов, должны стать частью такого справочного документа, касающегося сферы применения, который будет представлен на одной из будущих сессий Рабочей группы.

27. Рабочая группа решила продолжить обсуждение вопроса об ответственности, отраженного в главе 6 проекта документа, за которым должно последовать рассмотрение вопросов, касающихся периода ответственности и

затронутых в главе 4. Рабочая группа решила обсудить в общем плане вопросы, касающиеся сферы применения, в ходе рассмотрения ею смежных вопросов, касающихся периода ответственности и затрагиваемых в главе 4 (см. пункт 123 ниже).

28. В ходе предварительного обмена мнениями с представителями международных организаций, занимающихся вопросами наземных перевозок, Рабочая группа заслушала замечания представителя Международной организации по международному железнодорожному транспорту (МОМЖТ) и Международного комитета по железнодорожному транспорту (МКЖТ), которые поддержали установление глобальных правил для регулирования смешанных перевозок при условии, что случаи перевозки одним видом транспорта, например дорожной перевозки, железнодорожной перевозки и перевозки по водным путям, будут надлежащим образом приняты во внимание. В связи с этим был проявлен интерес к варианту 3 предложения Канады (продолжение обмена мнениями по этому вопросу см. ниже, пункт 124, и приложения I и II).

В. Рассмотрение проектов статей

1. Проект статьи 6 (Ответственность перевозчика)

29. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 6:

"6.1 Основания ответственности

6.1.1 Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в период ответственности перевозчика, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку или способствовавшие им, возникли не по его вине или не по вине любого лица, упомянутого в статье 6.3.2(a).

6.1.2 [Несмотря на положения статьи 6.1.1, перевозчик не отвечает за утрату, повреждение или задержку, возникшие вследствие или явившиеся результатом:

а) действий, небрежности или ошибки капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;

б) пожара на судне, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика.]

6.1.3 Несмотря на положения статьи 6.1.1, если перевозчик доказывает, что утрата или повреждение груза или задержка в сдаче были вызваны одним из перечисленных ниже событий, предполагается, в отсутствие доказательств обратного, что обстоятельства, возникшие не по его вине и не по вине исполняющей стороны, не вызвали такой утраты, повреждения или задержки или не способствовали им:

і) [непреодолимая сила], война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстание и народные волнения;

- ii) карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими препятствия [включая вмешательство в рамках или во исполнение юридического процесса];
- iii) действие или бездействие грузоотправителя по договору распоряжающейся стороны или грузополучателя;
- iv) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;
- v) спасание или попытки спасания жизни или имущества на море;
- vi) потеря объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за особой природы или скрытых недостатков груза или внутренне присущих грузу дефектов;
- vii) недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки;
- viii) скрытые дефекты, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;
- ix) обработка, погрузка, укладка или разгрузка груза грузоотправителем по договору, распоряжающейся стороной и грузополучателем или от их имени;
- x) действия перевозчика или исполняющей стороны во исполнение полномочий, предусмотренных в статье 5.3 и 5.5, когда груз стал представлять опасность для людей, имущества или окружающей среды или был принесен в жертву;
- [xi) риски, опасности и случайности на море или в других судоходных водах;]

6.1.4 [Если утрата, повреждение или задержка в сдаче возникает частично в результате события, за которое перевозчик не несет ответственности, и частично в результате события, за которое перевозчик несет ответственность, перевозчик несет ответственность за всю утрату, повреждения или задержку в сдаче, за исключением тех случаев, когда он доказывает, что определенная часть утраты вызвана событием, за которое он не несет ответственности.]

[Если утрата, повреждение или задержка в сдаче вызвана частично событием, за которое перевозчик не несет ответственности, и частично событием, за которое перевозчик несет ответственность, то перевозчик:

a) несет ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче в той степени, в какой сторона, ходатайствующая о возмещении ущерба в связи с утратой, повреждением или задержкой, доказывает, что такой ущерб обусловлен одним или более событиями, за которые перевозчик несет ответственность; и

b) не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче в той степени, в какой перевозчик докажет, что они обусловлены одним или более событиями, за которые перевозчик не несет ответственности.

Если нет доказательства, на основании которых может быть установлено общее распределение ответственности, то перевозчик несет ответственность за половину ущерба в результате утраты, повреждения или задержки в сдаче.]

6.2. Исчисление возмещения

6.2.1 Если перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, сумма подлежащего выплате возмещения исчисляется по ценам на такой груз, существующим в месте и в момент сдачи груза в соответствии с договором о перевозке.

6.2.2 Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, при ее отсутствии, на основе рыночной цены, либо, при отсутствии и биржевой, и рыночной цен, на основе обычных цен на грузы такого же рода и качества в месте их сдачи.

6.2.3 В случае утраты или повреждения груза и с учетом положений статьи 6.4 перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в статьях 6.2.1 и 6.2.2.

6.3 Ответственность исполняющих сторон

6.3.1 а) Исполняющая сторона несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящим документом, и пользуется правами и иммунитетами перевозчика, предусмотренными в настоящем документе, i) на протяжении периода, в течение которого груз находится на его попечении; и ii) в любой другой момент в той степени, в какой он участвует в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки.

б) Если перевозчик соглашается взять на себя какие-либо другие обязательства помимо обязательств, возлагаемых на перевозчиков в соответствии с настоящим документом, или соглашается, что его ответственность за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза или в связи с грузом превышает пределы, установленные в соответствии со статьями 6.4.2, 6.6.4 и 6.7, исполняющая сторона не несет обязательств в соответствии с таким соглашением, если исполняющая сторона прямо не соглашается взять на себя такие обязательства или такие пределы ответственности.

6.3.2 (а) С учетом статьи 6.3.3 перевозчик несет ответственность за действия и бездействие:

- i) любой исполняющей стороны; и
- ii) любого другого лица, включая субподрядчиков и агентов исполняющей стороны, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки в той степени, в какой это лицо действует прямо или косвенно по просьбе перевозчика или под наблюдением или контролем перевозчика, как если бы такие действия или бездействие являлись действием или бездействием перевозчика. Перевозчик несет ответственность в соответствии с настоящим положением только в том случае, если действия или бездействие исполняющей стороны

или другого лица относится к сфере его договора, служебных обязанностей или агентских функций.

б) С учетом положений статьи 6.3.3 исполняющая сторона несет ответственность за действия или бездействие любого лица, которому она делегировала исполнение любой обязанности перевозчика в соответствии с договором о перевозке, включая ее субподрядчиков, служащих или агентов, как если бы такие действия или бездействие являлись действиями или бездействием исполняющей стороны. Исполняющая сторона несет ответственность в соответствии с настоящим положением только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относится к сфере ее договора, служебных обязанностей или агентских функций.

6.3.3 Если к какому-либо лицу, помимо перевозчика, упомянутому в статье 6.3.2, предъявляется иск, такое лицо имеет право воспользоваться средствами правовой защиты и ограничениями ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик в соответствии с настоящим документом, если оно докажет, что оно действовало в пределах своего договора, служебных обязанностей или агентских функций.

6.3.4 Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут более одного лица, их ответственность является солидарной, но только в пределах, предусмотренных в статьях 6.4, 6.6 и 6.7.

6.3.5 Без ущерба для положений статьи 6.8 совокупная ответственность всех таких лиц не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящим документом.

6.4. Задержка

6.4.1 Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения прямо согласованного срока [или при отсутствии такого соглашения – до истечения срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом условий договора, особенностей вида транспорта и конкретных обстоятельств рейса].

6.4.2 Если задержка в сдаче приводит к ущербу, который не является результатом утраты или повреждения перевозимого груза и, следовательно, не охватывается статьей 6.2, сумма, подлежащая выплате в качестве возмещения за такой ущерб, ограничивается суммой, эквивалентной сумме [в ... раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный груз]. Общая сумма, подлежащая уплате в соответствии с настоящим положением и статьей 6.7.1, не превышает предела, который был бы установлен согласно статье 6.7.1 в отношении полной утраты соответствующего груза.

6.5 Отклонения от курса

а) Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса в целях спасания или попытки спасания жизни или имущества на море, либо любым другим разумным отклонением судна от курса.

б) Если в соответствии с национальным законодательством отклонение судна от курса само по себе является нарушением обязательств

перевозчика, такое нарушение имеет последствия только в той степени, в какой это совместимо с положениями настоящего документа.

6.6 Палубный груз

6.6.1 Груз может перевозиться на палубе или над палубой, только если:

- i) такая перевозка требуется в соответствии с применимым законодательством или административными правилами или положениями; или
- ii) он перевозится в контейнерах или на контейнерах на палубе, которая специально предназначена для перевозки таких контейнеров; или
- iii) перевозка на палубе, в случаях, не охваченных в пунктах (i) или (ii) настоящей статьи, осуществляется в соответствии с договором перевозки или соответствует обычаям, обыкновениям и практике соответствующей отрасли или вытекает из других обыкновений или практики в данной отрасли.

6.6.2 Если груз отгружается в соответствии со статьей 6.6.1(i) и (iii), перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение этого груза или задержку в сдаче, которые вызваны особыми рисками, связанными с его перевозкой на палубе. Если груз перевозится на палубе или над палубой в соответствии со статьей 6.6.1(ii), перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение такого груза или за задержку в сдаче в соответствии с условиями настоящего документа без учета того, что груз перевозится на палубе или над палубой. Если груз перевозится на палубе в других случаях, помимо разрешенных в соответствии со статьей 6.6.1, перевозчик несет ответственность, независимо от положений статьи 6.1, за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, которые являются исключительно следствием его перевозки на палубе.

6.6.3 Если груз отгружается в соответствии со статьей 6.6.1(iii), тот факт, что конкретный груз перевозится на палубе, должен быть указан в договорных условиях. При отсутствии такого указания перевозчик несет бремя доказывания того, что перевозка на палубе соответствует статье 6.6.1(iii) и, если выдается оборотный транспортный документ или обратная электронная запись, не может ссылаться на это положение в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела такой оборотный транспортный документ или электронную запись.

6.6.4 Если перевозчик в соответствии с настоящей статьей 6.6 несет ответственность за утрату или повреждение груза, перевозимого на палубе, или за задержку в его сдаче, его ответственность ограничивается в той степени, в какой это предусмотрено в статьях 6.4 и 6.7; тем не менее, если перевозчик и грузоотправитель по договору прямо договорились, что груз будет перевозиться в трюме, перевозчик не имеет права на ограничение его ответственности в отношении любой утраты или повреждения груза, вызванных исключительно их перевозкой на палубе.

6.7 Пределы ответственности

6.7.1 С учетом положений статьи 6.4.2 ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза или в связи с грузом ограничивается [...] расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или [...] расчетными единицами за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда характер и стоимость груза были заявлены грузоотправителем по договору до отгрузки и включены в условия контракта, [или если перевозчик и грузоотправитель по договору согласовали более высокую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье].

6.7.2 Если груз перевозится в контейнере или на контейнере, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в условиях договора, как упакованные в таком контейнере или на таком контейнере, рассматриваются как места или единицы отгрузки. В отсутствие такого перечня грузы в таких контейнерах или на таких контейнерах рассматриваются как одна единица отгрузки.

6.7.3 Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в настоящей статье, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

6.8 Утрата права на ограничение ответственности

Ни перевозчик, ни любое лицо, упомянутое в статье 6.3.2, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статьях [6.4.2,] 6.6.4, и 6.7 настоящего документа, [или как это предусмотрено в договоре перевозки,], если истец доказывает, что [задержка в сдаче,] утрата или повреждение груза или в связи с грузом явились результатом личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.

6.9 Уведомление об утрате, повреждении или задержке

6.9.1 В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если уведомление об утрате или повреждении груза или в связи с грузом, указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не

сделано перевозчику или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение трех рабочих дней, после сдачи груза. Такое уведомление не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки груза грузополучателем и перевозчиком или исполняющей стороной, на которую возлагается ответственность.

6.9.2 Никакая компенсация не подлежит уплате в соответствии со статьей 6.4, если уведомление о таком ущербе не было сделано лицу, на которое возлагается ответственность, в течение 21 календарного дня после сдачи груза.

6.9.3 Если уведомление, упоминаемое в настоящей главе, сделано исполняющей стороне, которая сдала груз, оно имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и уведомление, сделанное перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано исполняющей стороне, которая сдала груз.

6.9.4 В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения стороны исковых заявлений или спора предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.

6.10 Внедоговорные требования

Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящем документе, и обязательства, возлагаемые в соответствии с настоящим документом, применяются при любом иске к перевозчику или исполняющей стороне по поводу утраты или повреждения груза или в связи с грузом, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании".

а) Подпункт 6.1.1

30. Было отмечено, что данный проект статьи 6 представляет собой основное правило, касающееся ответственности перевозчиков, и его следует толковать совместно с проектами статей 4 и 5 (которые касаются также определения обязательств перевозчика) и проекта статьи 7 проекта документа (поскольку проект статьи 6 является зеркальным отражением положений об обязательствах грузоотправителя). Кроме того, было отмечено, что пункт 6.1 предусматривает два вида исключений из правила об ответственности перевозчика, которые изложены в подпунктах 6.1.2 и 6.1.3. Было разъяснено, что даже если перевозчик действовал в соответствии со своими обязательствами согласно проекту статьи 5, например, путем проявления надлежащей осмотрительности, как это требуется согласно проекту статьи 5.4, то это не обязательно будет означать, что не возникает вины перевозчика по проекту статьи 6.1. Вместе с тем, если перевозчик нарушил свои обязательства, например по проекту статьи 5.2.1 или 5.4, то это будет означать возникновение вины, а бремя доказывания будет возлагаться на перевозчика, с тем чтобы он доказал отсутствие вины (в случае, если может быть представлена аргументация *prima facie*).

31. Получило поддержку содержание подпункта 6.1.1 и требование о том, чтобы ответственность перевозчика возникала на основании вины, а именно

чтобы перевозчик нес ответственность, если только он не докажет, что утрата, повреждение или задержка возникли не по его вине и не по вине любого лица, упомянутого в подпункте 6.3.2(a). Было высказано предположение о том, что подпункт 6.1.1 является более близким по своему содержанию к подходу, используемому в статье 4.2(q) Гаагских и Гаагско–Висбийских правил, чем к подходу, используемому в статье 5.1 Гамбургских правил, которая требует, чтобы перевозчик доказал, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. Вместе с тем были высказаны некоторые критические замечания относительно того, что ссылка на "период ответственности перевозчика, как это определено в статье 4", позволит перевозчику в значительной степени ограничить свою ответственность. Была выражена определенная озабоченность по поводу причины, по которой было сочтено необходимым отойти от формулировки, используемой в Гамбургских правилах. Было высказано предположение о том, что основы такой ответственности следует упростить путем отмены стандарта надлежащей осмотрительности и замены его ответственностью, вытекающей из факта использования судна как такового. Было высказано предположение о том, что причина использования формулировки, отличающейся от формулировок Гаагских правил и Гамбургских правил, заключается в необходимости их совершенствования и обеспечения большей определенности (например, в отношении того обстоятельства, что ответственность перевозчика основывается на презюмируемой вине, причем этот вопрос потребовал разъяснения путем принятия общего понимания разработчиками Гамбургских правил). Противоположное мнение заключалось в том, что сочетание различных формулировок Гаагских и Гамбургских правил может увеличить неопределенность, поскольку неясно, каким образом будет толковаться такое положение.

32. Было указано, что, хотя более высокий стандарт ответственности был установлен в документах, касающихся других видов перевозок (например, в КМЖП), более высокий стандарт был бы неприемлемым в контексте морских перевозок. В этом отношении получили поддержку элементы в дополнение к проекту статьи 6.1, подобно проекту статьи 5, где устанавливаются позитивные обязательства перевозчика. Было отмечено, что если данный проект документа будет применяться на основе перевозки "от двери до двери", то коллизия с положениями конвенций, касающихся наземных перевозок одним видом транспорта (таких, как КМЖП и КДПГ), будет неизбежной с учетом того, что обе конвенции устанавливают более высокий стандарт ответственности перевозчика. Вместе с тем было высказано предположение о том, что вероятность возникновения такой коллизии может быть уменьшена путем принятия приемлемой формулировки в проекте статьи 6.4, а также формулировки, используемой в отношении исполняющего перевозчика. В более общем плане было выражено сомнение в отношении того, должны ли правила об ответственности за неисполнение обязательств, применимые в контексте перевозки "от двери до двери", основываться на более низком стандарте морской перевозки, вместо того чтобы полагаться на более жесткий стандарт, регулирующий наземные перевозки.

33. В ответ на вопрос о взаимосвязи между проектами статей 5.2, 5.4 и 6.1.1 было отмечено, что, если перевозчик докажет, что событие, вызвавшее утрату,

повреждение или задержку или способствовавшее им, не является нарушением его обязательств по проектам статей 5.2 и 5.4, он будет считаться невиновным.

34. Получило решительную поддержку содержание подпункта 6.1.1. После обсуждения Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект с надлежащим учетом высказанных мнений и внесенных предложений, а также необходимости обеспечения согласованности вариантов текста на различных языках.

b) Подпункт 6.1.2

35. Напоминалось о том, что в подпунктах (а) и (b) устанавливаются первые два традиционных исключения ответственности перевозчика, предусмотренные в Гаагских и Гаагско–Висбийских правилах. Кроме того, напоминалось о существенных возражениях против сохранения любого из этих подпунктов. В связи с подпунктом (а) было подчеркнуто, что существует лишь незначительная поддержка элемента "управления", который всего лишь приводит к возникновению споров в отношении различия между управлением судном и обычными обязанностями перевозчика проявлять заботу о грузе и обеспечивать его перевозку. Кроме того, было подчеркнуто, что аналогичные исключения ответственности перевозчика, основывающиеся на ошибке в судовождении, предусматривались первым вариантом текста Варшавской конвенции и что они были устранены из режима ответственности, регулирующего воздушную перевозку грузов еще в 1955 году, что отражало технический прогресс, достигнутый в методах навигации. Согласно широко распространенному мнению изъятие такого исключения из международного режима, регулирующего морскую перевозку грузов, явилось бы важным шагом на пути к обновлению и согласованию международного транспортного права. Было подчеркнуто, что такой шаг может иметь решающее значение в контексте установления международных правил в отношении перевозки "от двери до двери".

36. Ряд делегаций высказали мнение о том, что общее исключение, основывающееся на ошибке в судовождении, следует сохранить, поскольку в случае его изъятия может быть существенно изменено существующее положение в отношении распределения рисков при морской перевозке между перевозчиком и заинтересованными в грузе сторонами, что может иметь экономические последствия для практики страхования. Смежная точка зрения заключалась в том, что, хотя, по всей вероятности, изъятие общего исключения, основывающегося на ошибке в судовождении, является неизбежным, подпункт (а) следует сохранить в квадратных скобках до принятия на более позднем этапе окончательного решения в отношении того, что именуется "пакетом ответственности" (т.е. различных аспектов режима ответственности, применимого к различным затрагиваемым сторонам). Однако после обсуждения Рабочая группа решила исключить подпункт (а).

37. В отношении подпункта (b) были решительно высказаны мнения о нецелесообразности сохранения традиционного исключения на основании пожара на судне. Было подчеркнуто, что такое исключение в его нынешней формулировке, соответствующей Гаагским и Гаагско–Висбийским правилам, будет сопряжено с возложением чрезмерного бремени доказывания на грузоотправителя, поскольку в большинстве случаев на практике грузоотправитель не сможет доказать, что пожар возник по вине или с ведома перевозчика. В отношении необходимости учета ситуации, в которой пожар

возникает из-за самого груза, было высказано предположение о том, что этот вопрос можно было бы в достаточной мере урегулировать в контексте подпункта 6.1.3(vi) ("любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за особой природы или скрытых недостатков груза или внутренне присущих грузу дефектов"). Вместе с тем было также высказано мнение о необходимости проведения дополнительных консультаций с представителями этой отрасли для оценки воздействия отказа от сохранения этого исключения на общий баланс обязательств в данном проекте документа. Кроме того, ряд делегаций высказались за сохранение подпункта (b) в представленном виде. После обсуждения Рабочая группа не достигла консенсуса в отношении исключения подпункта (b) и решила сохранить его в квадратных скобках при условии продолжения его обсуждения на более позднем этапе.

с) Подпункт 6.1.3

38. Рабочая группа провела общее обсуждение подпункта 6.1.3, не прибегая к обзору каждого из элементов, перечисленных в подпунктах (i)–(xi), которые будут подвергнуты дальнейшему рассмотрению после дополнительного обсуждения способов, с помощью которых данный проект документа будет регулировать вопросы перевозок "от двери до двери". Напоминалось о том, что подпункт 6.1.3 основывается на статье 4.2 Гаагских и Гаагско–Висбийских правил, в которой перечислены ситуации, когда перевозчик освобождается от ответственности за утрату или повреждение груза, как правило, по той причине, что такая утрата или повреждение явилось результатом событий, не поддающихся контролю со стороны перевозчика. Кроме того, напоминалось о том, что пункт 6.1.3 представляет собой не только измененный, но и несколько расширенный вариант рисков, признанных в Гаагских и Гаагско–Висбийских правилах, в частности, путем охвата исключений, возникающих на основании обстоятельств, которые находятся под контролем перевозчика.

39. Ряд делегаций выразили сомнение в отношении необходимости включения такого перечня в данный проект документа с учетом общего принципа, закрепленного в подпункте 6.1.1, согласно которому ответственность перевозчика основывается на вине. Было указано, что такой каталог не может обеспечить исчерпывающий перечень такого рода случаев, которые могут иметь место в ходе перевозки, и, возможно, уменьшает пределы ответственности перевозчика. Было подчеркнуто, что такие тексты, как Правила ЮНКТАД/МТП, не содержат подобного перечня и что было бы более целесообразным включить ссылку на случаи освобождения перевозчика от ответственности, которые сопряжены с непреодолимой силой или другими обстоятельствами, являющимися неизбежными и непредсказуемыми по своему характеру, когда повреждения возникают из-за скрытых недостатков груза или по вине грузоотправителя или грузополучателя. Однако преобладающая точка зрения заключалась в том, что, хотя в определенных правовых системах такой перечень, возможно, является излишним, его следует сохранить с учетом полезной роли, которую он может играть во многих правовых системах в отношении сохранения существующей совокупности норм прецедентного права. Было подчеркнуто, что полное исключение из документа такого каталога может быть воспринято судьями, не имеющими опыта применения норм морского права, как указывающее на намерение изменить такие нормы права. Было отмечено, что даже в том случае, если такой перечень не нужен в некоторых странах, он

является полезным в других странах и не причиняет ущерба в тех странах, которые в нем не нуждаются. Кроме того, было подчеркнуто, что подход, использующийся в совокупности оперативных норм, таких как нормы, содержащиеся в данном проекте документа, не может основываться на автономии сторон в столь же значительной степени, что и в таких договорных нормах, как Правила ЮНКТАД/МТП.

40. В отношении структуры этого перечня было высказано предположение о том, что ее можно было бы рационализировать посредством группирования тех ситуаций, в которых освобождение от ответственности обуславливается событиями, находящимися под контролем перевозчика, и теми обстоятельствами, которые не поддаются контролю перевозчика. В этом контексте ряд делегаций выразили серьезное сомнение в отношении того, должны ли обстоятельства, находящиеся под контролем перевозчика, приводить к освобождению от ответственности. Другое предположение заключалось в том, что подпункт 6.1.3 следует сформулировать в форме иллюстративного перечня, а не в форме предписывающего положения.

41. В отношении способа, с помощью которого перевозчик может избежать ответственности, было подчеркнуто, что риски, исключенные согласно подпункту 6.1.3, как представляется, являются всего лишь презумпциями, а не освобождением от ответственности, как это предусмотрено в статье 4.2 Гаагских и Гаагско-Висбийских правил. Рабочая группа заслушала противоположные точки зрения в отношении того, следует ли сохранить признанные риски в качестве оснований для освобождения от ответственности или же они должны быть указаны только в качестве презумпций. В пользу принятия подхода, основывающегося на презумпциях, было указано, что определенные события являются типичными для ситуаций, в которых не возникает вины перевозчика, и что в случае, если перевозчик доказал факт наступления такого события, вполне оправданным является перенос бремени доказывания. Вместе с тем в пользу сохранения традиционного подхода к освобождению от ответственности было подчеркнуто, что не все риски, перечисленные в данном подпункте, могут толковаться как применимые только тогда, когда перевозчик не проявил небрежности, столкнувшись с признанным риском. Например, непреодолимая сила и риски мореплавания могут быть определены как события, происходящие в отсутствие небрежности перевозчика при обстоятельствах, от которых нельзя разумным образом защититься. Их определение для режима "презумпций" без ссылки на отсутствие вины не является легким делом. Новые определения, возможно, потребуются разрабатывать со ссылкой только на серьезные внешние события, которые могут приводить к (опровержимой) презумпции отсутствия ответственности. Такой процесс может быть сопряжен с исчезновением существующих норм прецедентного права в некоторых правовых системах. Данные два признанных риска были взяты в квадратные скобки, поскольку они не вполне подходят для режима, основывающегося на презумпциях, и представляется вероятным, что ситуации, в которых может возникнуть любой из этих рисков, с достаточной легкостью могут быть урегулированы в соответствии с основополагающей нормой, содержащейся в подпункте 6.1.1. Рабочая группа отложила принятие окончательного решения в отношении того, будут ли обстоятельства, перечисленные в подпункте 6.1.3, рассматриваться с помощью презумпций или посредством освобождения от ответственности, до проведения ею обзора содержания подпунктов (i)–(xi) по отдельности и более подробного

изучения формулировок всего этого положения. В контексте этого обсуждения было подчеркнуто, что, поскольку основания освобождения от ответственности обуславливались доказыванием вины перевозчика, различие между подходом, основывающимся на презумпциях, и подходом, основывающимся на освобождении от ответственности, может быть весьма ограниченным в практике.

42. Была выражена озабоченность по поводу того, что нынешняя формулировка вступительной части текста подпункта 6.1.3 в недостаточной мере учитывает те случаи, когда перевозчик представлял доказательства одного из событий, перечисленных в подпункте 6.1.3, но при этом были и свидетельства того, что судно могло быть непригодно к плаванию. В этом случае бремя доказывания непригодности судна к плаванию ложится фактически на грузоотправителя. По общему мнению, это не соответствует подпункту 6.1.1, и было высказано мнение о том, что, возможно, лучше толковать перечисленные события как основание для освобождения от ответственности, если одновременно слова "были вызваны одним из перечисленных ниже событий" заменить словами "были вызваны исключительно одним из перечисленных ниже событий". Кроме того, было предложено исключить слова "или не способствовали им". Эти предложения были приняты к сведению с интересом.

43. Хотя подпункты (i)–(xi) не обсуждались по отдельности, Рабочая группа заслушала различные предположения и озабоченности в этом отношении. В качестве вопроса редакционного характера было высказано предположение о том, что случай возникновения пожара на судне, если он будет сохранен в подпункте 6.1.2, возможно, потребует предусмотреть в подпункте 6.1.3. Что касается содержания этого положения, то одно из предложений предусматривало исключение ссылки на карантинные ограничения. Другое предложение заключалось в том, что с учетом исключения подпункта 6.1.2(a) в подпункте 6.1.3 следует указать новый элемент, основывающийся на "обязательной лоцманской проводке". Хотя была выражена некоторая поддержка освобождения перевозчика от ответственности в том случае, когда на него возложено обязательство использовать услуги, возможно, некомпетентного лоцмана, превалирующая точка зрения заключалась в том, что опора на лоцманскую проводку не должна освобождать перевозчика от его ответственности, поскольку лоцмана следует рассматривать как лицо, содействующее перевозчику. Хотя перевозчик может действительно сталкиваться со случаями обязательной лоцманской проводки или другим правилом, устанавливаемым портовыми властями, например в отношении обязательной погрузки или разгрузки груза, было бы несправедливым возлагать на грузоотправителя последствия таких обязательств, поскольку перевозчик, в отличие от грузоотправителя, принимает фактическое участие и сохраняет контроль в таких ситуациях. Было подчеркнуто, что освобождение перевозчика от ответственности и создание средства, которое может использоваться против лоцмана или любого другого поставщика услуг перевозчику (упоминались ледокольные услуги), означало бы ненадлежащий отход от установившейся практики и ненадлежащее вмешательство в договорные отношения между перевозчиком и его поставщиками услуг. После обсуждения Рабочая группа решила не устанавливать любого дополнительного повода для исключения согласно подпункту 6.1.3 на нынешнем этапе на том основании, что общее правило, отраженное в подпункте 6.1.1, в достаточной мере учитывает такие ситуации, какие прямо не предусмотрены в подпункте 6.1.3.

44. В соответствии с точкой зрения, согласно которой события, находящиеся под контролем перевозчика, не должны приводить к освобождению от ответственности, была выражена озабоченность в отношении целесообразности включения подпунктов (ix) и (x). Было отмечено, что обсуждение этих вопросов может быть возобновлено в контексте детального обсуждения подпунктов (i)–(xi).

45. Секретариату было предложено принять во внимание вышеизложенные предложения, мнения и озабоченности при подготовке будущего проекта этого положения.

d) Подпункт 6.1.4

46. Рабочая группа рассмотрела два альтернативных текста подпункта 6.1.4, касающихся совпадающих причин утраты, повреждения или задержки в сдаче. Первый вариант предусматривает, что если утрата, повреждение или задержка в сдаче возникла в результате двух событий, однако перевозчик несет ответственность только за одно из этих событий, то перевозчик несет ответственность за всю утрату, за исключением тех случаев, когда он доказал, что утрата вызвана событием, за которое он не несет ответственности. Второй вариант предусматривает, что если утрата, повреждение или задержка в сдаче возникает в результате двух событий, а перевозчик несет ответственность только за одно из них, то перевозчик и сторона, ходатайствующая о возмещении ущерба в связи с утратой, делят бремя доказывания причины такой утраты. Кроме того, второй вариант содержит вспомогательное положение, охватывающее редко возникающую ситуацию, когда отсутствуют достаточные доказательства, предусматривая, что при таких обстоятельствах обе эти стороны должны нести ответственность за такую утрату в равных долях.

47. Рабочая группа рассмотрела тексты этих вариантов с точки зрения содержания и формы, сосредоточив свое внимание на общей законодательной политике.

48. Хотя был высказан ряд мнений о том, что любой из этих вариантов является приемлемым и что различия между данными двумя вариантами в значительной мере являются несущественными, была выражена решительная поддержка первого варианта, изложенного в подпункте 6.1.4. Было отмечено, что первый вариант является весьма ясным и точным и предусматривает полную ответственность перевозчика, хотя и оставляет перевозчику возможность доказать, что он не несет ответственности за событие, которое привело к утрате, повреждению или задержке в сдаче.

49. Вместе с тем первый вариант вызвал также серьезные возражения. Предполагаемая проблема, сопряженная с первым вариантом, характеризовалась как весьма острая. Хотя формулировка этого варианта была составлена на основе статьи 5.7 Гамбургских правил, было высказано предположение о том, что она не будет действовать таким же образом из-за презумпции отсутствия вины перевозчика, изложенной в статье 6.1.3 данного проекта документа, а это может привести к возникновению неопределенности в отношении взаимодействия проектов статей 5 и 6.

50. Было подчеркнуто, что во втором варианте лучше урегулирована ситуация, когда две совпадающих причины привели к утрате, а перевозчик все же несет

ответственность только за одну из этих причин. Например, если утрата груза вызвана и недостаточностью упаковки, и ненадлежащим обращением с грузом, то первый вариант будет возлагать на перевозчика все бремя доказывания распределения такой утраты между этими двумя причинами. И напротив, второй вариант предусматривает, что обе стороны будут нести бремя доказывания причинно-следственной связи.

51. Далее утверждалось, что второй вариант является предпочтительным с учетом решения Рабочей группы исключить ошибку в судовождении из перечня оснований освобождения перевозчика от ответственности, содержащегося в подпункте 6.1.2(a). В большинстве случаев утраты груза будет выдвигаться аргумент о том, что ошибка в судовождении способствовала такой утрате, который перевозчику будет весьма трудно опровергнуть. В соответствии со вторым вариантом если ошибка в судовождении приводится в качестве причины, то собственник груза будет нести бремя доказывания факта такой ошибки в качестве причины утраты груза и ее степени, а когда невозможно привести причину, то ответственность за такую утрату будет являться равной. Таким образом, суть второго варианта заключается в совместном несении бремени доказывания.

52. Вместе с тем было высказано предположение о том, что второй вариант является упрощенным подходом к учету ситуации, когда нельзя найти доказательства в отношении общего разделения ответственности и когда перевозчик будет нести ответственность за половину ущерба в результате утраты груза. Была выражена озабоченность в связи с тем, что основополагающая норма, касающаяся бремени доказывания, уже изложена в подпунктах 6.1.1, 6.1.2 и 6.1.3 и что второй вариант подпункта 6.1.4, как представляется, отменяет этот режим. Было высказано предположение о том, что второй вариант в целом не имеет аналога в каком бы то ни было действующем международном или национальном режиме морской перевозки грузов и что он существенным образом изменил бы распределение рисков между перевозчиком и грузоотправителем и грузополучателем. Хотя сторонники второго варианта признали, что его текст не переносит бремени доказывания в пользу перевозчика, утверждалось, что это принципиальный выбор, который является особенно уместным с учетом отказа от возражения на основании ошибки в судовождении.

53. В Рабочей группе был поставлен вопрос о преимущественных обязательствах в связи с обсуждением подпункта 6.1.4. Был приведен пример, когда совпадающими причинами утраты груза явились причины, возникшие из-за внутренне присущих грузу дефектов и непригодности судна к плаванию. Было высказано предположение о том, что до тех пор, пока не появится ясность в отношении того, является ли обязательство обеспечить пригодность судна к плаванию, закрепленное в статье 5.4. проекта документа, преимущественным обязательством, не представится возможным определить причины утраты груза. Были высказаны противоположные мнения, согласно которым подпункт 6.1.4 следует сохранить во избежание задействования доктрины преимущественных обязательств и что сама эта доктрина не известна во многих правовых системах. Еще одно мнение заключалось в том, что подпункт 6.1.4 вряд ли исключит применение доктрины преимущественных обязательств. Если это не так, то в подпункте 6.1.4 следует четко прояснить эту позицию, например, включив вначале слова "Без ущерба для подпункта 5.1.4".

54. Хотя некоторые делегации поставили под сомнение необходимость разработки специального текста, касающегося вопроса о совместной ответственности или способствующей причине, по мнению многих членов Рабочей группы, распределение ответственности является важным вопросом, который должен быть урегулирован в этом проекте документа. Было подчеркнуто, что большинство транспортных конвенций содержат такое положение, регулирующее распределение ответственности, когда утрата груза вызвана рядом причин. Было также отмечено, что нынешние нормы, касающиеся совпадающих причин, привели к возложению чрезвычайно тяжелого бремени доказывания на перевозчика, с тем чтобы он доказывал, что часть утраты вызвана событием, за которое перевозчик не несет ответственности. Хотя можно найти промежуточные решения для уменьшения этого тяжелого бремени, этот вопрос все же представляется готовым для унификации. Вместе с тем было высказано предположение о том, что оба варианта, сформулированные в подпункте 6.1.4, являются несколько жесткими в регулировании этого вопроса.

55. Были отмечены и другие трудности с точки зрения формулировок обоих вариантов, представленных в подпункте 6.1.4. Было заявлено о путанице, возникшей из-за двусмысленного характера понятия "события", а также в отношении того, призвано ли оно ограничиваться "причиной" и будет ли оно ограничиваться перечнем презумпций, содержащимся в подпункте 6.1.3. Было предложено провести дальнейшее изучение вопроса о распределении ответственности, возникшей в результате ряда причин, которые привели к утрате груза.

56. Первый вариант, содержащийся в подпункте 6.1.4, получил наибольшую поддержку в Рабочей группе, и было решено сохранить первый вариант в проекте документа для дальнейшего обсуждения на более позднем этапе. Вместе с тем Рабочая группа решила сохранить второй вариант в качестве сноски или в комментариях к проекту текста для дальнейшего рассмотрения этого варианта на более позднем этапе.

е) Пункт 6.2

57. Было вновь сказано о том, что в пункте 6.2 определяются объем и сумма подлежащего уплате возмещения и что вопрос о задержке регулируется отдельно в пункте 6.4. Было также сказано, что это положение составлялось с целью разъяснить, что убытки исчисляются с учетом "стоимости в месте прибытия", т.е. с учетом стоимости груза в месте его сдачи. Было указано, что такой подход является широко признанным методом расчета возмещения, который используется в контексте морского страхования. В ответ было заявлено, что, по крайней мере в одной правовой системе, возмещение рассчитывается на основе стоимости груза в месте получения груза перевозчиком и что, кроме того, в некоторых правовых системах действуют императивные правила, в том числе правила о возмещении фрахта и затрат, понесенных в ходе перевозки, в качестве части возмещения, подлежащего уплате. Было высказано мнение о том, что эти различия необходимо учесть, особенно в случае, если проект документа будет применяться к перевозкам "от двери до двери". В целом было сочтено, что если проект документа будет применяться к перевозкам "от двери до двери", то будет необходимо решить вопрос о том, следует ли включать в возмещение, подлежащее уплате, таможенные пошлины и связанные с ними расходы. Было

указано, что в некоторых правовых системах расходы, связанные с таможенной очисткой, в целом не включаются в определение стоимости груза. Рабочая группа согласилась с тем, что независимо от различий в подходах к определению момента, на который должна определяться стоимость груза, в проект документа будет важно включить положение, стандартизирующее порядок исчисления возмещения.

58. Был задан вопрос о том, ставится ли цель исключить с помощью пункта 6.2 все убытки, которые не могут быть оценены в ходе определения стоимости груза в обычном порядке, как он излагается в пункте 6.2, например, косвенных убытков. Было высказано мнение о том, что решение вопроса о включении косвенных убытков в возмещение, подлежащее уплате, должно ставиться в зависимость от намерения сторон. В ответ было разъяснено, что при подготовке проекта ММК ставил перед собой цель воспроизвести положения Гаагско–Висбийских правил.

59. Еще один момент, вызвавший беспокойство, был связан с тем, что, хотя пункт 6.2, как представляется, устанавливает абсолютный предел на объем подлежащих возмещению убытков, в этот проект не включена оговорка, содержащаяся в Гаагско–Висбийских правилах и позволяющая грузоотправителю по договору декларировать стоимость груза в коносаменте. Мнение о том, что при исчислении возмещения надлежит учитывать намерение сторон, выраженное в договоре перевозки, получило поддержку.

60. Было отмечено, что положения пункта 6.2 включены отдельно от положений о пределах ответственности, как они устанавливаются в проекте пункта 6.7, в то время как в статье IV.5 Гаагско–Висбийских правил эти вопросы регулируются совместно. Было указано, что каких-либо особых причин для такого разделения не имеется и что в будущем проекте можно было бы предусмотреть объединение пунктов 6.2 и 6.7. В этой связи была высказана обеспокоенность относительно взаимодействия между пунктами 6.2 и 6.7, особенно с учетом того, что цель последнего пункта состоит, как представляется, в ограничении возмещения и исключении косвенных убытков.

61. Было предложено включить в пункт 6.2 перекрестную ссылку на проект статьи 4, в котором регулируются период ответственности, в том числе вопрос о месте сдачи груза. Было указано, что вопрос о методе исчисления возмещения потребует, возможно, еще раз рассмотреть, если проект документа будет применяться к перевозкам "от двери до двери".

62. Было предложено изучить вопрос о пересмотре пункта 6.2, с тем чтобы охватить иные случаи утраты или повреждения, помимо утраты или повреждения груза: подобные ситуации вполне могут возникать, если документ будет применяться к перевозкам "от двери до двери". Было также предложено, для того чтобы текст был сбалансированным, составить "зеркальные" положения для исчисления повреждений в отношении ответственности грузоотправителя. Рабочая группа согласилась с тем, что содержание пункта 6.2 можно было бы пересмотреть, чтобы учесть конкретные моменты, вызвавшие беспокойство, особенно, если проект документа будет применяться к перевозкам "от двери до двери".

f) Пункт 6.3

63. Было отмечено, что в пункте 6.3 признаются случаи, когда перевозчик по договору может исполнить договор о перевозке не в полном объеме или не исполнить его даже частично. В связи с этим в этом положении признается и устанавливается ответственность "исполняющих сторон", а именно тех сторон, которые исполняют, полностью или частично, договор перевозки. Далее было отмечено, что хотя ответственность перевозчика по договору сохраняется в течение всего срока действия договора перевозки, ответственность исполняющей стороны является более ограниченной и основывается на учете того срока, в течение которого груз находится на ее попечении или в течение которого она фактически участвовала в осуществлении мероприятий, предусмотренных договором перевозки. Хотя было высказано мнение о том, что рассмотрение этого пункта следует отложить до урегулирования вопроса о сфере действия проекта документа, было достигнуто согласие о полезности проведения предварительного обсуждения, даже если к рассмотрению этого пункта потребуется вернуться после определения сферы применения проекта документа. Широкую поддержку получило мнение о том, что этот пункт является полезным, поскольку в нем признается факт наличия исполняющей стороны и, таким образом, обеспечивается защита грузоотправителя по договору, а также защита исполняющей стороны, ответственность которой ограничивается в соответствии с критериями, установленными в подпункте 6.3.1(a).

64. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что охват исполняющих сторон представляет собой новеллу, которая создает право иска непосредственно к стороне, с которой стороны, заинтересованные в грузе, не состоят в договорных отношениях. Были приведены решительные доводы в пользу отказа от введения подобного новшества, поскольку оно потенциально может вызвать серьезные проблемы на практике. Было высказано несогласие с содержащимся в пункте 94 документа A/CN.9/WG.III/WP.21 заявлением о том, что исполняющая сторона не несет ответственности из деликта. В этой связи утверждалось, что деликтная ответственность исполняющей стороны представляет собой вопрос, который регулируется национальным законодательством и на который действие настоящего документа не распространяется. Кроме того, было высказано мнение о неясности условий, при которых ответственность может быть возложена на исполняющую сторону. Было указано, что даже если, как представляется, утрата или повреждение должны быть "привязаны" к исполняющей стороне (т.е. утрата или повреждение должны произойти в период, когда груз находится на попечении исполняющей стороны), решение проблемы о бремени доказывания по этому вопросу представляется отнюдь не очевидным. Было высказано предположение, что согласно одному из толкований может требоваться, чтобы исполняющая сторона доказала, что утрата или повреждение произошли в момент, когда груз не находился на ее попечении. Было также высказано мнение о том, что, хотя в подпункте 6.3.4 устанавливается принцип солидарной ответственности, в нем не указывается, каким образом может быть определен порядок регрессных исков в отношениях между сторонами. Положение становится особенно неясным с учетом того, что между заинтересованными сторонами отнюдь не обязательно должна существовать договорная взаимосвязь. По этим причинам было предложено исключить пункт 6.3 и определение "исполняющей стороны" в проекте статьи I или в качестве альтернативы разъяснить это определение, с тем чтобы обеспечить его применение только к "физически" исполняющим сторонам. Предложение об ограничении сферы

действия пункта 6.3 "физически" исполняющими сторонами получило поддержку. В этой связи было предложено исключить слова "или обязуется исполнить" из подпункта 6.3.2(a)(ii). Вместе с тем было решительно поддержано мнение о сохранении пункта 6.3 на том основании, что такое положение необходимо. Было решено сохранить пункт 6.3 при условии пересмотра текста для учета моментов, вызвавших обеспокоенность, и рассмотрения вопроса о необходимости в каких-либо дополнительных изменениях, если проект документа будет в конечном итоге применяться к перевозкам "от двери до двери".

g) Пункт 6.4

65. В Рабочей группе было высказано мнение о том, что, хотя положение о задержке представляет собой новацию, по меньшей мере, в сравнении с текстом Гаагских правил, тем не менее вопрос о задержке урегулирован в Гамбургских правилах и ряде документов договорного характера по транспортному праву, таких как правила ЮНКТАД/МТП и коносамент ФИАТА. Было высказано предположение о целесообразности урегулирования этого вопроса в данном проекте документа. Хотя было признано, что срок при морских перевозках не имеет столь решающего значения, как при других видах перевозок, было также признано, что если сроки перевозки были согласованы в морском контексте, то любое их нарушение должно регулироваться в интересах согласования, а не оставаться для разрешения на основании внутригосударственного права, как это было сделано в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах. В поддержку включения положения о задержке было указано, что вопрос о сроках приобретает все большее значение, особенно в отношении каботажных перевозок. Противоположная точка зрения заключалась в том, что срок не является столь важным по сравнению с другими факторами в контексте морских перевозок и что задержка не должна быть основанием для нарушения договора, как это предусматривается в пункте 6.4.

66. Преобладало мнение о том, что положение о задержке следует включить в данный проект документа. В отношении содержания этого пункта было отмечено, что это положение имеет две части: в первой части признается, что вопрос о задержке оставлен для урегулирования сторонами, вторая часть (текст взят в квадратные скобки) устанавливает субсидиарную норму на случай отсутствия такого соглашения. Было указано, что первая часть этого положения обеспечивает ясность, поскольку она позволяет сторонам увеличивать суммы ограничения, причем такой выбор может быть также отражен в сумме фрахта. Была поддержана первая часть текста подпункта 6.4.1 и подтверждено широкое признание того факта, что вопрос о задержке и продолжительности перевозки является коммерческим вопросом, который может быть предметом соглашений между сторонами. Была выражена некоторая поддержка мнения о том, что решение вопроса о конкретном урегулировании в случае задержки следует оставить исключительно на усмотрение сторон. На этом основании было предложено исключить вторую часть текста подпункта 6.4.1.

67. Были выражены дополнительные возражения против второй части текста подпункта 6.4.1, в которой признаются дискреционные полномочия судов на установление факта задержки, если сдача груза не происходит в течение срока, что было бы разумно ожидать от заботливого перевозчика, и которая разрешает

предъявлять доказательства с учетом обычных предположений в отношении торговли и коммуникаций. Было указано, что вторая часть является слишком неясной в том, что касается содержащейся в ней ссылки на разумный характер для определения того, имела ли место задержка, и что она не служит достижению какой-либо полезной цели в современном транспорте. Кроме того, утверждалось, что с учетом того, что возражение на основании ошибки в судовождении было исключено из проекта документа (см. пункт 36 выше), общее положение о задержке, как оно изложено во второй части текста пункта 6.4, возлагало бы слишком тяжелое бремя на перевозчика. В ответ было указано, что если задержка вызвана факторами, которые не поддаются контролю со стороны перевозчика, такими как толстый лед или штормы, то перевозчик все же может воспользоваться средством защиты, предусмотренным подпунктом 6.1.1. Превалирующее в Рабочей группе мнение заключалось в том, что положение, аналогичное второй части текста пункта 6.4, следует сохранить, поскольку исключение такого положения имело бы своим результатом слишком жесткую формулировку нормы, касающейся задержки. В этом отношении было подчеркнуто, что почти все международные конвенции, касающиеся транспортного права, включают нормы об ответственности за задержку. По мнению многих членов Рабочей группы, нынешняя формулировка является сбалансированной, поскольку ссылка на "разумные" ожидания определенных действий от заботливого перевозчика обеспечивает для грузоотправителей надлежащий уровень защиты. Вместе с тем было высказано предположение о том, что термин "разумный" может требовать дополнительных пояснений и что вторую часть текста этого подпункта следует рассмотреть вновь после решения вопроса о сфере применения данного проекта документа.

68. Было отмечено, что одним из аспектов, не охватываемых пунктом 6.4, но содержащихся в ряде других конвенций, является правовая фикция, согласно которой по истечении определенного срока задержанный в доставке груз может рассматриваться как утраченный груз. Была выражена некоторая поддержка включения положения, устанавливающего такую фикцию, в проект документа. Против включения такого положения были выражены решительные возражения, особенно в том, что касается развивающихся стран, в которых зачастую просто нет возможности выбирать перевозчика. После обсуждения, в ходе которого была выражена глубокая озабоченность относительно включения такого положения, было решено, что этот вопрос заслуживает дальнейшего рассмотрения с учетом нужд и практики этой отрасли.

69. В отношении подпункта 6.4.2 было отмечено, что это положение касается сумм, подлежащих выплате в случае задержки, но не компенсации за утрату или повреждение груза. Было указано, что, поскольку стоимость груза имеет значение только для исчисления размера компенсации за повреждение или утрату, метод ограничения ответственности в случае задержки должен обуславливаться ссылкой на сумму фрахта. Были высказаны разные мнения в отношении такого ограничения, которое должно применяться согласно этому положению и которое может простирается от суммы фрахта, подлежащей выплате, до суммы, эквивалентной сумме, в четыре раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз. Было высказано мнение о том, что этот вопрос следует оставить для решения на основании норм внутригосударственного права. Еще одно мнение заключалось в том, что, какая бы сумма ни была согласована в отношении ограничения ответственности, она

должна быть обязательной во избежание возникновения риска того, что стандартные положения будут использоваться для ограничения ответственности перевозчика меньшей суммой, чем сумма, указанная в подпункте 6.4.2. Было отмечено, что Рабочая группа должна также рассмотреть вопрос о том, каким образом это положение будет действовать в сочетании с общим ограничением ответственности, которое может быть предусмотрено в пункте 6.7. Было решено, что следует вернуться к рассмотрению пределов ответственности после принятия решения в отношении положений об ответственности и сфере применения данного проекта документа.

70. После обсуждения Рабочая группа решила, что текст пункта 6.4 будет сохранен в его нынешней формулировке для продолжения его обсуждения на более позднем этапе.

h) Пункт 6.5

71. Были даны разъяснения относительно того, что пункт 6.5 об отклонении от курса был включен в этот проект документа с целью обновления этой области морского права. В традиционном морском праве отклонение от курса равнозначно нарушению договора, после которого перевозчик может утратить все преимущества, которые он обычно получает от правового режима, регулирующего эти вопросы. Пункт 6.5 призван отразить то принципиальное соображение, согласно которому случаи отклонения от курса могут быть оправданными, если такое отклонение предпринимается в попытке спасания жизни или имущества на море либо является разумным в других отношениях. Пункт 6.5(b) предназначается для согласования норм, касающихся отклонения от курса, в тех странах, в которых внутригосударственное законодательство устанавливает, что отклонение от курса равнозначно нарушению договора, и обусловливания таких внутренних положений толкованием по смыслу положений данного проекта документа. Напоминалось о том, что, помимо этого, проект документа в пункте 6.8 содержит положения, касающиеся утраты права на ограничение ответственности и фундаментального нарушения договора.

72. Была выражена решительная поддержка включению положения об отклонении от курса в данный проект документа. Было подчеркнуто, что отклонение от курса перевозчиком для спасания имущества на море отличается от отклонения для спасания жизни и что перевозчик таким образом должен нести ответственность за задержку в случае отклонения от курса для спасания имущества, особенно тогда, когда такое отклонение для спасания имущества было обусловлено выплатой определенного вознаграждения. Вместе с тем было также отмечено, что зачастую трудно провести различие между ситуациями, сопряженными с отклонением от курса для спасания жизни и ситуациями, в которых речь идет о спасании имущества. Было высказано предположение о том, что в этот проект статьи можно было бы включить формулировку, предусматривающую, что когда груз спасен в результате отклонения от курса и когда получена компенсация в результате такого спасания, то ее можно использовать в качестве компенсации за потери, причиненные возникшей в результате этого задержкой. В качестве вопроса редакционного характера было высказано мнение о том, что, хотя пункт 6.5 рассматривается только в общих выражениях, вопрос о переводе его текста, возможно, потребует рассмотрения

для обеспечения того, чтобы слово "отклонение от курса" было переведено как "desvío" на испанском языке и как "déroutement" на французском языке.

73. Было предложено включить в подпункт 6.5(a) после слов "... в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса в целях спасания или попытки спасания жизни или имущества на море" слова "санкционированным грузоотправителем, либо ... отклонением". Кроме того, была выражена озабоченность по поводу смысла выражения "либо любым другим разумным отклонением судна от курса", содержащегося в конце текста подпункта 6.5(a), и было рекомендовано уточнить или исключить эту фразу, поскольку единообразное толкование этого термина во всех странах отсутствует. Вместе с тем было также указано, что может быть весьма трудно предвидеть точные обстоятельства каждого случая отклонения от курса и что точная формулировка могла бы излишне ограничивать это положение. Было указано, что зачастую в коносаменты включаются обширные положения, касающиеся изменений в маршруте судна, и был поставлен вопрос о том, будет ли вследствие этого возможным для договаривающихся сторон определить в своих договорах то, что они понимают под "разумным отклонением судна от курса". Было дано разъяснение, согласно которому понятие "разумного отклонения от курса" является понятием общего права, которое существует уже в течение некоторого времени, не приводя к возникновению многих проблем толкования, а отклонение от курса означает отход от договорных условий, а не согласованный термин. В Рабочей группе было также высказано мнение о том, что отклонение судна от курса для спасания жизни и имущества на море является принципом международного публичного права, касающимся случая оказания помощи тогда, когда другое судно находится в опасности, и что оно не предназначено для охвата ситуации, в которой опасности подвергается чье-либо собственное судно.

74. Было высказано предположение о том, что подпункт 6.5(b) является излишним с точки зрения норм права международных договоров и что его следует исключить. Вместе с тем подпункт 6.5(b) получил широкую поддержку и в целом приветствовался как подтверждение верховенства международного права по сравнению с внутрисударственным правом в том, что касается этого вопроса.

75. Рабочая группа решила сохранить пункт 6.5 полностью, а Секретариату было предложено учесть вышеизложенные предложения, мнения и озабоченности при разработке будущего проекта этого положения.

i) Пункт 6.6

76. В Рабочей группе было высказано мнение о том, что пункт 6.6 был включен в этот проект документа для учета ситуации, когда речь идет о палубном грузе, который таким образом подвергается большим рискам и опасностям, чем груз, помещенный в трюм. Было также отмечено, что в некоторых правовых системах размещение груза на палубе без предварительного согласия может быть равнозначным фундаментальному нарушению договора или квазиотклонению от курса. Кроме того, некоторые виды грузов могут лишь в разумной степени перевозиться на палубе, тогда как в отношении других видов грузов перевозка на палубе стала нормой. В ответ на вопрос о значении грузов, перевозимых "на" контейнерах, было разъяснено, что это положение призвано

отразить случай возможного использования плоского контейнера, как он определен в пункте 1.4 в главе проекта документа, посвященной определениям.

77. Было отмечено, что подпункт 6.6.1 предусматривает три ситуации, когда груз может перевозиться на палубе: если такая перевозка требуется в соответствии с публичным правом, административным правом или положениями; если груз перевозится в контейнерах или на контейнерах на палубе, которая специально предназначена для перевозки таких контейнеров; или если перевозка осуществляется в соответствии с договором перевозки или соответствует обычаям, обычкновениям и практике данной отрасли. Было разъяснено, что подпункт 6.6.2 предусматривает, что если груз перевозится на палубе в соответствии с подпунктом 6.6.1, то перевозчик не несет ответственности за любую утрату, повреждение или задержку в сдаче, которые прямо вызваны большими рисками, связанными с его перевозкой на палубе. Кроме того, было разъяснено, что, как указывается в подпункте 6.6.3, размещение груза на палубе может соответствовать не только интересам перевозчиков, но и интересам сторон договора купли–продажи, причем в таком случае это обстоятельство должно быть прямо указано в документации, касающейся такого договора. Было также отмечено, что подпункт 6.6.4 предусматривает последствия за утрату или повреждение в том, что касается груза, перевозимого на палубе.

78. Было разъяснено, что приблизительно 65 процентов контейнерной грузоподъемности судна обычно приходится на перевозки груза на палубе или над ней, поэтому по функциональным причинам важно, чтобы контейнерные перевозчики обладали функциональной гибкостью для принятия решения о том, где перевозить контейнеры. Однако в связи с этим было указано, что в отсутствие инструкций решение о том, перевозить ли груз на палубе или в трюме, не является вопросом, который может полностью решаться по усмотрению перевозчика, с учетом таких других обязательств, как обязательство проявлять надлежащую заботу в отношении груза согласно подпункту 5.2.1.

79. Структура и содержание пункта 6.6 получили решительную поддержку. Это положение приветствовалось как надлежащее распределение ответственности в соответствии со свободой договорного режима с той оговоркой, что определенные условия нуждаются в уточнении и что в своей нынешней формулировке данный проект статьи является слишком обширным и сложным. Был поставлен вопрос о том, не может ли в случае судов, специально предназначенных для перевозки контейнеров, о которых идет речь в подпункте 6.6.1(ii), в некоторых ситуациях быть заключено соглашение между грузоотправителем и перевозчиком в отношении перевозки груза на палубе или в трюме. Было разъяснено, что существование специально предназначенных для перевозки контейнеров судов не является чем-то новым и что принцип, закрепленный в подпункте 6.6.1(ii), призван обеспечить для перевозчика гибкость в выборе вариантов перевозки груза на палубе или в трюме. Была выражена озабоченность в отношении изменений режима бремени доказывания, которые могут быть вызваны подпунктом 6.6.2, поскольку перевозчику придется доказывать либо необходимость освобождения от ответственности согласно подпункту 6.6.1, либо то, что повреждение не является исключительно следствием перевозки груза на палубе. В ответ было разъяснено, что согласно подпункту 6.6.2, если груз неоправданно перевозится на палубе, то перевозчик несет ответственность за любые потери, относимые к такой перевозке груза на

палубе, независимо от того, виновен ли перевозчик в причинении фактического ущерба, другими словами, в таком случае устанавливается строгая ответственность. Было высказано предположение о том, что выражение "при отсутствии такого указания", содержащееся во втором предложении текста подпункта 6.6.3, требует, чтобы грузоотправитель доказал, что груз был отгружен в соответствии с подпунктом 6.6.1(iii). Запрашивались дополнительные разъяснения в отношении того, когда в ходе применения подпункта 6.6.3 возникает бремя доказывания. В ответ было отмечено, что бремя доказывания, предусмотренное в подпункте 6.6.3, касается не повреждения, а скорее соблюдения договора о перевозке груза на палубе. Кроме того, было высказано предположение о том, что слова "исключительно следствием его перевозки на палубе" в последнем предложении текста подпункта 6.6.2 являются неточными, поскольку повреждение или утрата редко вызваны лишь одной причиной. Возможным решением в этом случае может быть использование слова "исключительно", взятого из текста статьи 9.3 Гамбургских правил, или помещение в качестве альтернативы слова "исключительно" в квадратные скобки. Был поставлен вопрос о том, следует ли также сделать ссылку на контейнеры в подпункте 6.6.4. Было высказано предположение о том, что пределы ответственности, предусмотренные проектом документа, должны быть обязательными и в их отношении не должно быть исключений, но вместе с тем было высказано замечание о том, что подпункт 6.6.4 допускает нарушение пределов ответственности только тогда, когда имеет место преднамеренное нарушение договора в том, что касается места перевозки груза.

80. Рабочая группа решила сохранить структуру и содержание пункта 6.6 для продолжения его обсуждения на более позднем этапе.

j) Пункт 6.7

81. В качестве вступительного замечания напоминалось о том, что текст пункта 6.7 взят из статей 6 и 26 Гамбургских правил и статьи 4.5 Гагских и Гагско-Висбийских правил. Была выражена общая поддержка принципов, на которых основывается пункт 6.7. По общему мнению, не было бы целесообразным указывать какую-либо сумму в отношении пределов ответственности в проекте документа на этом этапе. Было подчеркнуто, что потребуется более глубоко обсудить этот аспект, особенно в том случае, если проект документа должен регулировать перевозки "от двери до двери", с учетом различия в суммах пределов ответственности, применимых к различным видам транспорта, составляющих, например, от 2 единиц специальных прав заимствования за килограмм на морском транспорте до 17 единиц специальных прав заимствования за килограмм на воздушном транспорте (с ограничениями по весу).

82. Было высказано предположение о целесообразности включения в данный проект документа статьи, предусматривающей ускоренную процедуру внесения поправок для корректировки сумм ограничений, например статьи, аналогичной статье 8 Протокола 1996 года к Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям. Это предположение было воспринято с интересом. Однако было указано, что поддержка в отношении ускоренных процедур внесения поправок будет зависеть от конкретных пределов ответственности, которые будут в конечном счете согласованы для включения в подпункт 6.7.1.

83. Еще одно предположение заключалось в том, что в соответствии с предложением, внесенным на семинаре–практикуме по вопросу о режимах ответственности за груз, который был организован Комитетом по морскому транспорту ОЭСР в январе 2001 года, "до рассмотрения новых денежных ограничений было бы желательным, чтобы учреждение–спонсор организовало в качестве части подготовительной работы для дипломатической конференции проведение независимого исследования по вопросу об изменениях в денежной стоимости в период после установления пределов Гаагско–Висбийскими правилами". Это предположение получило некоторую поддержку. Вместе с тем в данном контексте было высказано мнение о том, что в силу увеличения объема контейнерных перевозок средняя стоимость груза при контейнерных перевозках оставалась относительно стабильной в течение этих лет. Было обращено внимание на возможность введения суммы ограничений на контейнер в качестве альтернативы ограничениям на упаковку.

84. Напоминалось о том, что последняя часть текста подпункта 6.7.1 была взята в квадратные скобки, поскольку еще не было принято решения о том, должно ли какое-либо императивное положение в отношении пределов ответственности быть односторонне или двусторонне обязательным, т.е. следует ли разрешать любой стороне увеличивать сумму своей соответствующей ответственности. По мнению многих членов Рабочей группы, текст, взятый в квадратные скобки, следует сохранить.

85. После обсуждения Рабочая группа решила сохранить весь текст пункта 6.7 в проекте документа для продолжения его обсуждения на более позднем этапе.

к) Пункт 6.8

86. В качестве вступительного замечания упоминалось о том, что текст пункта 6.8 сформулирован по аналогии с текстом как статьи 8(1) Гамбургских правил, так и статьи 4.5(е) Гаагско–Висбийских правил. Положение о нарушении общего ограничения ответственности носит такой характер, какой требует наличия личной вины перевозчика, но не предусматривает последствий преднамеренного ненадлежащего или небрежного поведения агента или служащего перевозчика. Необходимость доказать наличие личной вины будет требовать доказывания определенной формы управленческого просчета корпоративного перевозчика. Было высказано мнение о том, что отсутствие положения, касающегося преднамеренного ненадлежащего или небрежного поведения агента или служащего перевозчика, не является приемлемым. Было также отмечено, что в своей нынешней формулировке проект документа может побуждать грузополучателя к предъявлению иска непосредственно капитану судна или другому агенту перевозчика, если такой агент действовал небрежно, поскольку ответственность агента не подлежит ограничению. Кроме того, было указано, что система, предусматриваемая в настоящее время пунктом 6.8, может создавать серьезные трудности в контексте перевозок "от двери до двери", поскольку она традиционно основывается на нормах морского права, но не отражает подхода, который превалирует в праве, применимом к другим видам транспорта.

87. Был поставлен вопрос о взаимосвязи между подпунктом 6.6.4 и пунктом 6.8 и возможной избыточности этих двух положений. В ответ было разъяснено, что пункт 6.8 устанавливает общий критерий, регулирующий утрату

права на ограничение ответственности (т.е. небрежное или преднамеренное поведение перевозчика), тогда как подпункт 6.6.4 в качестве особой нормы устанавливает, что в случае нарушения соглашения о перевозке груза в трюме будет считаться, что перевозчик действовал небрежно. Таким образом, подпункт 6.6.4 призван избежать такого положения, при котором грузоотправитель нес бы обязательство доказывать факт небрежного поведения перевозчика при определенных конкретных обстоятельствах. По общему мнению, эти два положения служат разным целям и не являются излишними.

88. Что касается общих принципиальных соображений, на которых утрата права на ограничение ответственности должна основываться в данном проекте документа, то было высказано мнение о том, что нормы, касающиеся ограничения ответственности, должны быть обязательными или почти обязательными для соблюдения, с тем чтобы обеспечить последовательность и определенность в толковании этих норм. Хотя были приведены примеры международных документов, в которых реализуются такие принципиальные соображения, было подчеркнуто, что подобные документы полагаются на относительно большую сумму ограничения. Было также подчеркнуто, что в некоторых странах нерушимые пределы ответственности рассматривались бы как неконституционные, тогда как в других странах они могут игнорироваться судьями на основании общей доктрины фундаментального нарушения.

89. Рабочая группа в целом пришла к мнению о том, что содержание пункта 6.8 является приемлемым, но, по мнению многих делегаций, принимавших участие в обсуждении, необходимо в дальнейшем рассмотреть возможность добавления положения, касающегося преднамеренной вины служащего или агента перевозчика. Было высказано предостережение в отношении использования понятия небрежного поведения, которое может толковаться по-разному в разных правовых системах и может таким образом поощрять стремление выбрать удобный суд. В связи с этим было предложено дополнительно рассмотреть возможность использования понятия "преднамеренного", а не "небрежного" поведения. Еще поднимался вопрос о том, что следует подвергнуть дальнейшему рассмотрению вопрос об отношении между делимостью пределов ответственности и солидарной ответственностью, но в соответствии с подпунктом 6.3.4.

90. Было предложено заменить слова "личного действия или бездействия" словами "действия или бездействия" для обеспечения соответствия положениям Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и багажа. Было также отмечено, что этот вопрос носит редакционный характер.

91. В отношении слов, взятых в квадратные скобки, было отмечено, что Рабочей группе потребуется рассмотреть на более позднем этапе вопрос о том, должно ли нарушаться ограничение ответственности в случае задержки в сдаче груза.

92. После обсуждения Рабочая группа приняла к сведению высказанные замечания и внесенные предложения и решила сохранить текст пункта 6.8 в проекте документа для продолжения его обсуждения на более позднем этапе.

l) Пункт 6.9

93. Рабочая группа отметила, что это положение имеет практическое значение, поскольку в нем признается, что для предъявления требования о возмещении убытков в случае наличия ответственности в первую очередь необходимы доказательства того, что повреждение груза произошло в течение того периода, когда он находился в ведении перевозчика. Таким образом, будет требоваться предъявление доказательств того, что груз был сдан в поврежденном состоянии, а в противном случае перевозчик может сослаться на презумпцию надлежащей сдачи. В этой статье предусматривается, что такие доказательства могут быть представлены грузополучателем, направившим уведомление об утрате или повреждении груза, или же они могут быть представлены в результате совместной проверки груза грузополучателем и перевозчиком или исполняющей стороной, к которой предъявляется требование. В отсутствие такого уведомления или совместной проверки действует презумпция, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договоре. Отмечалось, что в нынешней формулировке презумпция не будет действовать, если нет доказательства обратного даже в случае отсутствия уведомления. Далее было отмечено, что установление трехдневного срока, в течение которого должно быть сделано уведомление, преследует цель оказать помощь всем сторонам за счет обеспечения оперативного уведомления об ущербе. Было также отмечено, что установление короткого срока для представления уведомлений имеет важнейшее доказательственное значение для истца, поскольку продление этого срока, не создавая каких-либо препятствий для предъявления требования на основаниях давности, затруднит, однако, представление доказательств. В ответ было высказано мнение, что предположение о том, что относительно короткий срок для представления уведомления способствует укреплению доказательственной силы, относится к числу вопросов факта, решения по которым должны приниматься в суде или арбитраже. Была также выражена обеспокоенность в связи с тем, что слова "если уведомление об утрате или повреждении ... не сделано" не поясняют достаточно четко, что ненаправление уведомления не будет представлять собой пропуска срока, препятствующего предъявлению требования, как это было до принятия Гаагских правил. Было указано, что функционирование устанавливаемой презумпции зависит от четких требований в отношении формы и содержания уведомления об утрате, повреждении или задержке. Было заявлено, что в силу этого следует рассмотреть вопрос о некотором уточнении положений, касающихся формы и содержания такого уведомления. Было указано, что презумпция не является предварительным условием для доказывания факта повреждения груза в период перевозки, но что она, однако, стимулирует грузополучателя к своевременному представлению уведомления.

94. Был задан вопрос о необходимости представления уведомления в письменной форме. Это предложение получило поддержку, хотя и было отмечено, что такое требование может носить излишне формальный характер и что осмотрительный владелец груза и так будет направлять письменное уведомление, поскольку в противном случае на него ляжет бремя доказывания факта направления уведомления или наличия юридической презумпции того, что уведомление было действительно сделано. Было высказано мнение о том, что, если рассматривать этот вопрос в принципе и исходя из соображений добросовестности, уведомление, если оно не сделано в момент сдачи груза, должно представляться в письменной форме. Было высказано предположение о

том, что при пересмотре этого положения необходимо учесть электронные средства передачи сообщений. В этой связи было отмечено, что в проекте статьи 2.3 предусматривается возможность направления уведомлений при использовании электронной связи. Было достигнуто согласие с тем, что Секретариату при подготовке пересмотренного проекта этого текста следует учесть широкую поддержку, выраженную в письменной форме уведомления.

95. Кроме того, учитывая различные сроки, применяемые в случае различных видов транспорта, было сочтено уместным, что соответствие срокам, применимым к последнему сегменту перевозки, должно быть достаточно при определении своевременности уведомления. Было отмечено, что в различных документах предусматриваются различные сроки, в течение которых надлежит представлять уведомление: от трех, шести и семи дней до даже пятнадцати дней. Глубокая обеспокоенность была выражена в связи с тем, что трехдневный предельный срок, который предполагается установить, будет невозможно соблюсти в некоторых странах по географическим причинам. В ответ на эту обеспокоенность было отмечено, что грузополучатель будет согласовывать место сдачи груза в договоре и сможет учесть такие аспекты, как географическая удаленность и продолжительность срока для представления уведомлений. Этот же аргумент был высказан в ответ на мнение о том, что продолжительность срока должна зависеть от того, перевозятся ли грузы в контейнерах. В ответ было отмечено, что в связи с определенными грузами или определенными местами назначения стороны не имеют возможности избрать перевозку "от двери до двери". Было также высказано мнение о том, что использование слов "рабочие дни" может привести к неопределенности в результате существования различных национальных праздников и что было бы полезно уточнить, что речь идет о "рабочих днях в месте сдачи груза" или о "календарных днях". Широкую поддержку получило мнение о том, что трехдневный срок является излишне коротким. В то же время консенсуса по вопросу о продолжительности этого срока достигнуто не было и было высказано мнение о том, что уместной, возможно, была бы ссылка на "разумный срок". Было решено заключить слова "три рабочих" в квадратные скобки, а также предусмотреть в пересмотренном варианте текста другие возможные альтернативные решения.

96. Было высказано мнение о том, что ссылка на "совместную проверку" в подпункте 6.9.1 является излишне расплывчатой и не охватывает ситуации, когда перевозчик отказывается принять участие в такой проверке. Кроме того, было высказано предположение о том, что в контексте систем гражданского права было бы, возможно, более уместно вести речь о "параллельных проверках" ("concurrent inspection" или "inspection contradictoire"). Хотя было достигнуто согласие с тем, что этот вопрос является по своей сути редакционным, было решено учесть его в будущем проекте.

97. Было высказано мнение о том, что содержащиеся в подпункте 6.9.1 слова "или в связи с грузом" являются излишними и что следует четко установить, что согласно этому положению подавать уведомление должен грузополучатель. Другое предложение редакционного плана состояло в том, чтобы рассмотреть вопрос о расширении сферы действия подпункта 6.9.1 с тем, чтобы предусмотреть возможность направления уведомления служащему или агенту перевозчика или исполняющей стороны. Рабочая группа отметила, что при составлении проекта документа предпринималась попытка избежать вторжения

в сферу действия норм, регулирующих вопросы агентских услуг. Было высказано мнение о необходимости разъяснения вопроса о том, относится ли термин "сдача груза" к фактической сдаче или же он должен толковаться по смыслу, установленному в проекте статьи 4.1.3. Было указано, что термин "сдача груза" в проекте статьи 6.9.1 относится к договорному этапу сдачи, но при этом был задан вопрос о причинах отхода проекта документа от подхода, использованного в Гагских и Гагско–Висбийских правилах, в которых говорится о выгрузке груза. В ответ было указано, что подход, использованный в проекте документа, имеет важнейшее значение, поскольку позволяет избежать ситуации, когда грузополучатель будет диктовать дату выгрузки, выведя этот вопрос из сферы контроля перевозчика. Был задан вопрос о том, каким образом можно охватить ситуацию, когда согласно законодательству груз должен быть оставлен на попечение каких-либо властей, от которых грузополучатель не может ожидать направления требуемого уведомления.

98. В связи с подпунктом 6.9.2 был поднят вопрос о том, может ли уведомление об убытках в связи с задержкой быть представлено до сдачи груза грузополучателю. В дополнение к этому был задан вопрос о том, не приведет ли пропуск срока для подачи уведомления в двадцать один день к утрате права требовать возмещения убытков, причиненных задержкой, и каким образом это положение сочетается с положениями о сроке исковой давности в проекте статьи 14. В этой связи было отмечено, что срок в двадцать один день устанавливается только применительно к подаче уведомления и что в распоряжении грузополучателя имеется один год со дня сдачи груза, в течение которого он может возбудить судебное или арбитражное разбирательство согласно проекту статьи 14. В то же время было высказано мнение, что срок в двадцать один день, предусматриваемый для направления уведомления лицу, на которое возлагается ответственность, наложит тяжелое бремя на грузополучателя.

99. Было разъяснено, что в подпункте 6.9.3 под исполняющей стороной может пониматься только лицо, которое фактически сдало груз, и что в это понятие не могут включаться склады, если только они не занимаются операциями по доставке грузов.

100. Подпункту 6.9.4 была выражена поддержка на том основании, что в нем отражены концепции добросовестности и сотрудничества между сторонами. В то же время было предложено включить в ссылку на предоставление доступа ко "всем разумным возможностям для проверки и счета груза" также и ссылку на предоставление доступа к записям и документации, касающимся перевозки груза. Было указано, что это имеет особое значение в случае перевозки грузов, состояние которых зависит от поддержания надлежащего температурного режима, когда записи о режиме температур могут вестись только в электронной форме, доступной только для перевозчика, и могут быть быстро изменены. Это предложение получило значительную поддержку.

m) Пункт 6.10

101. Рабочей группе было сообщено о том, что в пункте 6.10 воплощается широко признанный принцип, который необходимо рассматривать в контексте всего проекта документа в целом. Было признано, что это положение играет весьма важную роль с точки зрения предотвращения таких возможных ситуаций,

когда простой факт предъявления внедоговорного требования позволит обойти применение всего проекта документа. Далее было выражено согласие с тем, что последствия данного положения будут зависеть от окончательной сферы действия проекта документа и что, таким образом, на данном этапе никаких определенных решений относительно этого положения принимать не следует.

102. Широкую поддержку получило предложение включить в это положение ссылку на задержку в сдаче груза.

103. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что, как представляется, пункт 6.10 не охватывает внедоговорных требований, заявляемых в отношении иных лиц, чем перевозчик, например обработчиков грузов или стивидоров. Было сочтено, что этот момент требует дополнительного разъяснения. Был задан вопрос о том, охватываются ли пунктом 6.10 другие лица, упомянутые в подпункте 6.3.3, и распространяются ли на них, таким образом, те же льготы, возражения и пределы. В ответ было указано, что цель пункта 6.10 состоит в том, чтобы обеспечить применение этого положения ко всем требованиям, которые могут быть заявлены согласно проекту документа, и что, поскольку согласно проекту документа иски не могут быть предъявлены в отношении этих других сторон, не имеется и оснований для включения таких сторон в сферу действия данного положения. Эти другие лица защищены положениями проекта статьи 6.3.3. Кроме того, было отмечено, что "любое лицо, помимо перевозчика" – это те стороны, которые не подпадают под определение исполняющей стороны по проекту статьи 1.17, и поэтому не несут ответственности в соответствии с проектом документа, но в соответствии с проектом статьи 6.3.3 такие стороны могут пользоваться аргументацией и ограничениями при ответственности, имеющейся у перевозчика.

104. В редакционном плане было указано на необходимость в обеспечении единообразия в названиях этого положения в текстах на всех языках.

105. Был также задан вопрос об уместности перенесения пункта 6.10 в проект статьи 13, касающейся права предъявлять иски. В ответ было указано, что в то время, как в проекте статьи 13 определяются отдельные категории лиц, которые способны предъявлять иски путем предоставления им такого права, в проекте статьи 6, касающейся ответственности перевозчика, предусматривается материально-правовая основа для таких исков. По этой причине было высказано мнение о том, что, хотя структура этих положений в будущем может быть изменена, нынешнее место пункта 6.10 в проекте статьи 6 является оправданным.

2. Проект статьи 9 (Фрахт)

106. Рабочая группа возобновила обсуждение проекта статьи 9. Из-за нехватки времени на своей девятой сессии Рабочая группа обсудила только пункты 9.1–9.3 (A/CN.9/510, пункт 190). Текст проекта статьи 9, рассмотренный Рабочей группой, воспроизводится в докладе Рабочей группы о работе ее девятой сессии (A/CN.9/510, пункт 171).

107. Было выражено общее мнение о необходимости включить в проект документа положения, касающиеся фрахта. Отмечалось, что практика в этом отношении у разных сторон самая различная и что оплата фрахта является вопросом коммерции и его следует оставить на усмотрение сторон.

а) Пункт 9.4

108. Рабочей группе было сообщено, что в пункте 9.4 содержатся положения, составленные в форме заявлений и преследующие цель обеспечить ясность, а также уведомить грузополучателя и других лиц, особенно не являющихся сторонами договора перевозки, относительно значения указаний "фрахт с предоплатой" или "фрахт при доставке", когда они включаются в коносамент. В подпункте 9.4(a) разъясняется, что если в транспортном документе содержится указание "фрахт с предоплатой", то ни держатель, ни грузополучатель не несут ответственности за уплату фрахта. Далее согласно подпункту 9.4(b) устанавливается, что в случае, если в транспортном документе содержится указание "фрахт при доставке", то грузополучатель может нести ответственность за уплату фрахта. Цель пункта 9.4, заключающаяся в обеспечении надлежащего понимания часто используемых договорных формулировок, получила общую поддержку. Было также сочтено, что пункт 9.4 может способствовать урегулированию неопределенности в международном морском праве таким образом, который будет отвечать современной практике.

109. В то же время было высказано мнение о том, что пункт 9.4 является настолько расплывчатым, что не представляет собой практически никакой ценности для унификации морского права и что имеются определенные оговорки относительно необходимости включения в проект документа каких-либо положений о фрахте.

110. Было высказано мнение, что содержащееся в подпункте 9.4(a) заявление носит излишне радикальный характер, поскольку освобождает держателя и грузополучателя от любой ответственности за уплату фрахта вместо того, чтобы устанавливать презумпцию отсутствия каких-либо долговых обязательств по фрахту, что было бы более уместно. В то же время была высказана и альтернативная точка зрения, заключающаяся в том, что в подпункте 9.4(a) не следует устанавливать презумпцию относительно уже произведенной уплаты фрахта.

111. Было указано, что подпункт 9.4(b) вызывает особые проблемы и является, с учетом расплывчатости формулировки "может нести ответственность", практически бесполезным. Было также указано, что с подпунктом 9.4(b) тесно связаны проекты статей 12.2.2 и 12.2.4 и что одновременно следует проводить рассмотрение и этих положений. Было высказано мнение, что, если грузополучатель принимает на себя какую-либо ответственность за доставку груза, он должен также нести ответственность и за фрахт. В то же время было отмечено, что подпункт 9.4(b) может выполнять функции по предоставлению информации или предупреждению о том, что фрахт все еще подлежит уплате. Было, однако, высказано предположение о том, что уплата фрахта должна рассматриваться в качестве условия сдачи груза грузополучателю, а не в качестве обязательства. Далее было отмечено, что в подпункте 9.4(b) основное внимание следует уделить фактической уплате фрахта, а не тем лицам, на которых должно лежать обязательство в связи с неуплаченным фрахтом.

112. Одно из предложений исправить выявленные трудности, создаваемые подпунктом 9.4(b), состояло в том, чтобы заменить слова "такое указание предупреждает грузополучателя о том, что он может нести ответственность за уплату фрахта" словами "уплата фрахта является условием для реализации права грузополучателя на получение груза".

113. Была также предложена следующая альтернативная формулировка подпункта 9.4(b): "Если договорные условия в транспортном документе и в электронной записи содержат указание "фрагт при доставке" или указание аналогичного характера, это представляет собой условие, заключающееся в том, что, помимо грузоотправителя по договору, любой держатель или грузополучатель, который принимает сдачу груза или осуществляет любые права в отношении груза, будет по совершении таких действий нести ответственность за уплату фрахта".

114. Рабочая группа согласилась с тем, что текст пункта 9.4 следует сохранить, и отметила, что подпункт (b) следует пересмотреть в свете вышеизложенных замечаний и что предложенные тексты могут быть включены в будущие проекты документов в качестве альтернативных вариантов. Далее было отмечено, что содержание этого текста потребует более подробно обсудить совместно с рассмотрением проектов статей 12.2.2 и 12.2.4.

b) Пункт 9.5

115. Пункт 9.5 был расценен как одно из важнейших положений проекта документа. Согласно разъяснениям, данное положение призвано конкретизировать применимые к морским перевозкам традиционные принципы, заключающиеся в том, что за перевозку груза следует платить и что перевозчик должен быть защищен от неплатежеспособности своих дебиторов на сумму до стоимости перевозимого груза. В то же время было также высказано мнение о том, что попытка установить с помощью единообразного законодательного акта соответствующие нормы применительно к праву грузополучателя на удержание представляет собой, возможно, слишком амбициозную задачу. В контексте предварительного обсуждения этого вопроса Рабочей группе было предложено рассмотреть следующие элементы: а) необходимость в положении о праве удержания; б) условия, которые должны быть соблюдены перевозчиком для осуществления такого права удержания; в) природа задолженности грузополучателя, которая может являться основанием для удержания груза; г) вопрос о том, следует ли сформулировать пункт 9.5 в качестве императивного положения или же его следует обусловить соглашением о противном; д) правовой режим, регулирующий право перевозчика распорядиться грузом.

116. Были высказаны сомнения относительно необходимости в положении, аналогичном пункту 9.5. Было указано, что в некоторых регионах в области морских перевозок известно только одно право удержания – право удержания судна, которое может быть осуществлено верфью для обеспечения уплаты судовладельцем расходов, связанных с работами по обслуживанию или ремонту судна. Было также отмечено, что в действующих транспортных конвенциях не содержится каких-либо положений, аналогичных пункту 9.5. Было выражено мнение о том, что данное положение следует ограничить платежами, по которым грузополучатель несет ответственность. Если в данное положение включить еще и платежи, по которым несет ответственность перевозчик, это может противоречить определенной практике ИНКОТЕРМ, в соответствии с которой фрагт включается в стоимость груза. Преобладающим было мнение о том, что следует проводить работу по установлению единообразного режима в отношении права удержания. По общему мнению, в пункт 9.5 необходимо внести существенные изменения.

117. Широкое распространение получило мнение о том, что, если сохранение положения, аналогичного пункту 9.5, будет сочтено целесообразным, его следует

обусловить ответственностью грузополучателя за осуществление надлежащих платежей согласно применимому национальному законодательству. В этой связи было указано, что признание права удержания может быть уместным для некоторых случаев, когда грузополучатель не несет ответственности за уплату фрахта, например, когда в транспортном документе содержится указание "фрахт при доставке". Было также указано, что установление права удержания может быть уместным не только для случаев, когда должником является грузополучатель, но также и для ряда случаев, когда задолженность перед перевозчиком имеют другие лица, например грузоотправитель или держатель коносамента. Кроме того, было разъяснено, что цель установления права удержания может быть сведена на нет, если будет предусматриваться, что перевозчик до осуществления такого права должен будет доказать, что грузополучатель несет ответственность согласно национальному законодательству. Был поднят вопрос о том, должен ли пункт 9.5 предусматривать право удержания или он должен только устанавливать гарантию в дополнение к праву удержания, которое может действовать вне рамок проекта документа. В последнем случае может возникнуть необходимость определить внутригосударственные нормы права, на основе которых следует оценивать наличие права удержания. Было подчеркнуто, что ссылка на применимое внутригосударственное право может вызвать сложный вопрос из области международного частного права. Было отмечено, что подходы в действующих законодательствах могут быть самыми разными, например, некоторые правовые нормы основаны на том, что перевозчик должен быть защищен от неплатежеспособности грузополучателя. В основе других правовых норм может лежать посылка о том, был ли выпущен оборотный транспортный документ, и если такой документ есть, то интерес третьей стороны, какой является держатель оборотного документа, должен иметь преимущественную силу перед интересом перевозчика. По общему мнению, этот вопрос требует дополнительного обсуждения.

118. Было выражено мнение о том, что установление права задержания можно рассматривать как фактор, перевешивающий чашу весов в международном транспортном праве в пользу перевозчика, и что этот вопрос требует тщательного рассмотрения. Вместе с тем была выражена обеспокоенность относительно установления в проекте документа одностороннего права перевозчика удерживать груз на основе иска в отсутствие какого-либо судебного вмешательства. В ответ было отмечено, что основная цель пункта 9.5 заключается в том, чтобы установить, по крайней мере, право перевозчика добиваться надлежащего обеспечения до оплаты фрахта. В связи с этим было предложено заменить слова "надлежащего обеспечения" словами "надлежащего обеспечения, приемлемого для перевозчика". Было предложено рассмотреть в дальнейшем возможность обеспечения того, чтобы интересы перевозчика защищались надлежащим образом, не влияя на позицию любого грузополучателя, действующего добросовестно.

119. В контексте этого обсуждения было высказано мнение о том, что в пункте 9.5 следует разъяснить, что право удержания не обязательно будет подразумевать удержание груза на борту судна. Другая точка зрения состояла в том, что право удержания груза должно быть прямо ограничено теми грузами, за которые не уплачен фрахт, за исключением случаев, когда удерживаемый груз не может быть идентифицирован таким образом или отделен от других грузов.

120. Что касается отдельных затратных статей, перечисленных в подпунктах 9.5(a)(i)–(iii) в качестве оснований для осуществления перевозчиком права на удержание груза, то было высказано мнение об излишней пространности этого списка. Были выражены сомнения относительно точного смысла и пределов содержания формулировки "другие возмещаемые расходы" в подпункте 9.5(a)(i). Было высказано мнение о том, что, возможно, необходимо включить ссылку не только в связи с фрахтом, но и в связи со связанными с этим затратными статьями, например для того, чтобы охватить случаи, когда причиной повреждения является перевозимый груз. Было признано, что такие иски не устраняются в момент предъявления права удержания, но в то же время было отмечено, что эти иски должны быть, по крайней мере, обеспечены. Вместе с тем решительную поддержку получило ограничение списка затратных статей фрахтом, демариджем и возможными повреждениями для удержания груза. Было предложено исключить подпункт 9.5(a)(ii), поскольку он не имеет достаточной связи с вопросом о фрахте. Что касается ссылки на общую аварию в подпункте 9.5(a)(iii), то было указано, что обязательство осуществить платеж может быть обоснованным только в том случае, если в договор перевозки или транспортный документ включена соответствующая оговорка. Было также высказано предположение о том, что вопрос об общей аварии не следует увязывать с вопросом о фрахте, причитающемся с грузополучателя, поскольку в момент общей аварии владельцем груза может быть иное лицо, чем грузополучатель. В более общем плане было указано, что, хотя уплата фрахта может являться основанием для удержания груза, вопросы о возмещении других расходов должны быть оставлены на урегулирование сторонами в ходе коммерческих переговоров или на разрешение в контексте судебного или арбитражного разбирательства в случае спора между перевозчиком и грузополучателем или грузоотправителем по договору.

121. Что касается вопроса о том, следует ли сформулировать пункт 9.5 в качестве императивной нормы, то широкую поддержку получило мнение о том, что это правило следует обусловить автономией сторон. Широкая поддержка была выражена в отношении того, что в отношении права удержания груза императивные нормы были бы излишне жесткими, поскольку по этим вопросам перевозчик должен иметь возможность свободно договариваться со своими должниками.

122. По вопросу о праве перевозчика продать груз согласно подпункту 9.5(b) были высказаны различные мнения. Одно из них состояло в том, что этот вопрос следует регулировать не путем установления широкого права, а с помощью привлечения тем или иным образом судебных или других механизмов разрешения споров, с тем чтобы право удержания осуществлялось добросовестно и чтобы удержание груза имело законные основания. Еще одна точка зрения заключалась в том, что, исходя из редакционных соображений, слово "грузополучателю" в конце подпункта 9.5(b) следует заменить словами "лицу, имеющему право на груз", с тем чтобы обеспечить соответствие с последним предложением проекта статьи 10.4.1(c). Еще одно мнение заключалось в том, чтобы сделать перекрестную ссылку в подпункте 9.5(b) на статью 10.4. Что касается права, применимого к вопросам продажи груза согласно подпункту 9.5(b), то было высказано мнение о том, что в проект документа следует включить указание на *lex fori*, т.е. на право, применимое в месте удержания груза. Применительно к праву перевозчика "взыскать причитающиеся ему суммы" было указано, что такое правило выходит за рамки традиционных норм, которые регулируют право удержания в ряде стран и

согласно которым за обладателем такого права будет признаваться только приоритет по отношению к другим кредиторам.

123. После обсуждения Рабочая группа постановила, что пункт 9.5 следует оставить в проекте документа для дальнейшего обсуждения на более позднем этапе. Из-за нехватки времени Рабочая группа отложила рассмотрение проекта статьи 4 (см. пункт 27 выше) и остальные положения проекта документа до следующей сессии.

124. При закрытии сессии Рабочая группа возобновила свои консультации с представителями агентов по перевозкам и с наблюдателями от различных организаций, участвующих в различных видах перевозок (ранее обсуждалось в пункте 28 выше). Замечания ряда представителей данной отрасли воспроизводятся в целях информации в качестве приложений I и II к настоящему докладу в той форме, в какой они были получены Секретариатом.

Приложение I

Замечания представителя Международной палаты судоходства и Балтийского международного морского совета о сфере применения проекта документа

Международная палата судоходства и БИМКО представляют все секторы судоходства. МПС и БИМКО представляют судовладельцев, которые занимаются поэтапными перевозками, перевозками от порта до порта и "от двери до двери", а также применяют всевозможные сочетания таких перевозок, например от порта в одном конце до двери в другом. МПС и БИМКО в своем качестве поддерживают разработку международной конвенции на основе проекта, подготовленного ММК. Разработанный ММК документ представляет собой морской документ, который можно гибко применять ко всем вышеуказанным сценариям.

Когда ММК разрабатывал данный документ, он намеревался укрепить правила морских перевозок, причем не только режим ответственности, но и другие аспекты, которые в настоящее время не регулируются. Однако вскоре пришлось признать, что нельзя игнорировать реальности контейнерных грузовых перевозок. При разработке другого режима перевозок одним видом транспорта практически ничего не добавится. Было бы упущением игнорировать перевозки "от двери до двери". При условии, что на каком-то этапе морским перевозкам будет уделяться пристальное внимание, положения данного документа должны быть применимы ко всем видам перевозок.

Судоходная отрасль не хочет сталкиваться с режимами, применимыми к другим видам перевозок. Документ составлен на основе сетевой системы, которая направлена на то, чтобы уважать другие режимы перевозок одним видом транспорта и сохранять их, и мы хотели бы полностью поддержать укрепление данного документа именно в этом направлении, сделав соответствующие добавления для того, чтобы избежать возможной коллизии правовых норм.

Данный документ должен реально воздействовать на другие секторы, т.е. на автомобильные, железнодорожные и воздушные перевозки. У них есть свои режимы, которые будут и впредь к ним применяться. Несомненно, возможности коллизии необходимо избегать, но при этом не должно возникать больших сложностей. Данный документ должен регулировать взаимоотношения между грузоотправителем по договору и морским перевозчиком или ОСП. Он не должен регулировать взаимоотношения между грузоотправителем по договору и, например, перевозчиком по КДПГ.

С учетом вышесказанного МПС и БИМКО поддерживают разработку международной "морской плюс" конвенции на основе проекта, подготовленного ММК.

Приложение II

Замечания представителя Международной группы клубов Р & I

Благодарю вас за возможность высказать свое мнение о сфере применения проекта документа. Как некоторые из вас, возможно, знают, 13 членов Международной группы клубов Р & I являются совместными организациями, которые страхуют ответственность третьих сторон, охватывая приблизительно 92 процента морских судов в мире.

Международная группа играла активную роль в работе ММК, в результате которой был составлен проект документа, который сейчас рассматривают делегаты. Группа представила ММК два документа, имеющиеся в распоряжении делегатов. Мы считаем, что данный документ, чтобы достигнуть поставленной в нем поставленной цели содействовать единообразию и получить широкую международную поддержку, должен обеспечивать такой режим, который был бы приемлем для развивающихся видов перевозок, таких как перевозки "от двери до двери", которые становятся все более распространенными в рамках контейнерных перевозок и традиционных поэтапных перевозок, по-прежнему самых распространенными в бестарных обменах и при перевозках насыпью, и которые по-прежнему доминируют в тоннажных сделках. Иными словами, для того чтобы документ стал полезным в данной отрасли, он должен быть гибким и подходить для всех видов перевозок, где присутствует перевозка морем.

Мы признаем, что в какой-то степени неизбежна коллизия между существующими режимами одним видом транспорта, которые формировались для того, чтобы обеспечивать конкретные риски и потенциальную ответственность, связанную с перевозкой автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом, как и режимы морских перевозок, которые разрабатывались для обеспечения конкретных рисков, связанных с морскими перевозками. Вместе с тем мы считаем, что эти потенциальные проблемы поддаются разрешению, хотя и могут потребовать какого-то нового подхода, и мы считаем, что проект ММК во многом способствует этому, поскольку в нем принята сетевая система в контексте перевозок "от двери до двери", т.е. такой подход, при котором уважаются режимы перевозок одним видом транспорта и с которым мы согласны.

Как мы уже сказали, главная цель этой инициативы ЮНСИТРАЛ заключается в том, чтобы добиться единообразия в той области права, где в настоящее время существует множество режимов в разных правовых системах. При этом не следует забывать, что международные конвенции предназначены для обеспечения приемлемого и справедливого соотношения прав и ответственности между конкурирующими сторонами, особенно если есть видимое неравенство в их позициях на переговорах. В данном случае конкурирующими сторонами являются, несомненно, перевозчик и агенты по грузовым перевозкам. По нашему мнению, их соответствующие позиции, позволяющие договариваться за последние 80 лет существенно изменились в пользу интересов грузовых агентов. Как я припоминаю, уважаемый делегат от Франции заметил в Нью-Йорке, что в ряде случаев соотношение сил сейчас в пользу грузоотправителей по договору.

Мы уже отмечали, что если обязательство соблюдать должную прилежность распространить на период всего плавания и исключить возражения в связи с ошибкой в судоходстве, то это существенным образом повлияет на распределение риска между перевозчиком и грузовым агентом и, вероятно, окажет весьма реальное воздействие на экономические расчеты перевозок "от двери до двери" и поэтапных перевозок, возлагая более тяжелое финансовое бремя на перевозчика. Именно поэтому мы поддержали уважаемого делегата от Соединенного Королевства, который предположил, что, как минимум, утрата или повреждение по ошибке штурмана сохраняется в реестре исключений.

Такое переложение рисков и соответствующих затрат в связи с рискованной перевозкой на перевозчика будет, вероятно, происходить все в большем объеме, если, как было предложено рядом делегаций, но еще, конечно, не решено:

1) во-первых, перевозчик обязан доказывать степень утраты или повреждения, за которые он не несет ответственности, когда утрата происходит частично по причине, лежащей в сфере его ответственности, и частично по причине, за которую он не несет ответственности. Это вариант 1 проекта статьи 6.1.4;

2) во-вторых, на перевозчика возлагается ответственность за общую задержку в сдаче груза, а не любая такая ответственность, ограничиваемая примерами точно сформулированного соглашения между перевозчиком и грузовым агентом;

3) в-третьих, утрата права на ограничение не сводится к персональному действию или бездействию перевозчика, а распространяется на действия и бездействие для тех, перед кем он может нести субститутивную ответственность.

Именно по этим причинам мы предложили, чтобы статьи, касающиеся вопросов, влияющих на соответствующие права и ответственность перевозчика и грузоотправителя, по договору рассматривались в целом, а не отдельно, как это сейчас делается. Мы считаем, что именно тогда можно будет беспристрастно оценить, есть ли между ними справедливое соотношение.