



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
23 March 2004*

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Тринадцатая сессия
Нью-Йорк, 3–14 мая 2004 года

Транспортное право: подготовка проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов

**Предварительный пересмотренный проект статей проекта
документа, рассматриваемого в докладе Рабочей группы III
о работе ее двенадцатой сессии (A/CN.9/544)**

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение	1	2
I. Название проекта документа	2	2
II. Сфера применения и исполняющие стороны	3–4	2
А. Определение "исполняющей стороны" в статье 1(е)	3	2
В. Определения термина "морская исполняющая сторона" и "неморская исполняющая сторона"	4	3
III. Сфера применения и локализованный или нелокализованный ущерб (проект статьи 18(2))	5	4
IV. Сфера применения: определение договора перевозки и режим морского этапа (проекты статей 1(а) и 2)	6	5
V. Исключение из режима ответственности, навигационная ошибка и бремя доказывания (проект статьи 14)	7–10	8
А. Проект статьи 14	7	8
В. "Исключенные иски"	8–10	11
VI. Обязательства перевозчика в отношении морского рейса (проект статьи 13) .	11	14
VII. Ответственность исполняющих сторон (проект статьи 15)	12	15

* Позднее представление документа является отражением текущей нехватки кадровых ресурсов в Секретариате.



Введение

1. В ходе своей двенадцатой сессии Рабочая группа III рассмотрела ряд положений проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, содержащегося в приложении к записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/WR.32). Секретариату было предложено подготовить пересмотренный проект этих рассмотренных положений на основе результатов обсуждений или выводов Рабочей группы, сделанных в ходе ее двенадцатой сессии и содержащихся в докладе о работе этой сессии (A/CN.9/544). Предварительный пересмотренный проект этих статей приводится в разделах I–VII ниже.

I. Название проекта документа

2. Рабочая группа рассмотрела название документа, как это отмечается в пунктах 16–19 документа A/CN.9/544. Для целей обсуждения проект документа будет по-прежнему иметь название "Проект документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов" до принятия Рабочей группой соответствующего решения¹.

II. Сфера применения и исполняющие стороны

A. Определение "исполняющей стороны" в статье 1(е)

3. В дополнение к определениям, предлагаемым в пункте 4 ниже, Рабочая группа рассмотрела, как это отмечается в пунктах 34–42 документа A/CN.9/544, текст проекта статьи 1 (е), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WR.32. После обсуждения Рабочая группа решила, как это отмечается в пунктах 21–27 документа A/CN.9/544, исключить понятие "неморская исполняющая сторона" из проекта документа, но в то же время рассмотрела также определение термина "исполняющая сторона", содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WR.32, без исключения неморских исполняющих сторон. После обсуждения Рабочей группой на ее двенадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 1 (е) гласит следующее:

"е) "исполняющая сторона" означает любое лицо помимо перевозчика, которое физически исполняет или обязуется физически исполнить² любые обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки, включая³ перевозку, обработку, хранение или складирование

¹ Как отмечается в пункте 19 документа A/CN.9/544, Рабочая группа приняла решение оставить нынешнее название без изменений для целей дальнейших обсуждений.

² Как отмечается в пункте 42 документа A/CN.9/544, Рабочая группа приняла в предварительном порядке решение о том, что слова "обязуется физически исполнить" должны быть включены в определение без квадратных скобок, с тем чтобы расширить данное определение и уточнить его пределы с точки зрения физического исполнения обязанностей согласно договору перевозки.

³ Как далее отмечается в пункте 42 документа A/CN.9/544, Рабочая группа просила Секретариат рассмотреть возможность включения расширительной формулировки, например "в частности", "в том числе" или ссылки на "аналогичные функции", в перечень функций перевозчика. В данное положение было включено слово "включая".

груза, если такое лицо действует прямо или косвенно по просьбе перевозчика или под контролем или надзором перевозчика⁴. Термин "исполняющая сторона" не включает любое лицо, которое нанято грузоотправителем по договору или грузополучателем или является служащим, агентом⁵, подрядчиком или субподрядчиком какого-либо лица (помимо перевозчика), которое нанято грузоотправителем по договору или грузополучателем"⁶.

В. Определения терминов "морская исполняющая сторона" и "неморская исполняющая сторона"

4. Рабочая группа рассмотрела, как это отмечается в пунктах 28–33 документа A/CN.9/544, предложение в отношении определения морских и неморских исполняющих сторон. Если Рабочая группа в конечном счете решит исключить понятие "морской исполняющей стороны" из определения термина "исполняющая сторона" в проекте статьи 1(е), как отмечается в пункте 3 выше, то это определение необходимо будет несколько изменить, как указывается ниже, и с учетом результатов обсуждений на двенадцатой сессии Рабочей группы предварительный пересмотренный вариант предлагаемых определений терминов "морская исполняющая сторона" и "неморская исполняющая сторона" будет гласить следующее⁷:

"е) "исполняющая сторона" означает любое лицо помимо перевозчика, которое физически исполняет или обязуется физически исполнить любые обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки, включая перевозку, обработку, хранение и складирование груза, если такое лицо действует прямо или косвенно по просьбе перевозчика или под контролем или надзором перевозчика. Термин "исполняющая сторона" включает морские исполняющие стороны и неморские исполняющие стороны, как они определяются в подпунктах (f) и (g) настоящего пункта,

⁴ В соответствии с просьбой Рабочей группы (см. пункт 42 документа A/CN.9/544) рассмотреть возможность ограничения этого определения исключается формулировка "независимо от того, является ли данное лицо стороной договора перевозки, указано ли оно в таком договоре или несет ли оно в соответствии с таким договором юридическую ответственность".

⁵ Как отмечается в пункте 41 документа A/CN.9/544, было подчеркнуто, что определение не должно включать служащих или агентов в качестве исполняющих сторон.

⁶ Как отмечается в пункте 41 документа A/CN.9/544, если Рабочая группа примет решение исключить неморские исполняющие стороны из сферы применения проекта документа, то в общее определение в проекте статьи 1(е) потребуются включить формулировку, аналогичную определению, предлагаемому в пункте 4 ниже, в отношении морских и неморских исполняющих сторон.

⁷ Как отмечается в пункте 31 документа A/CN.9/544, в целом Рабочая группа достигла согласия в отношении того, что эти определения служат хорошей основой для продолжения обсуждения возможных путей определения морских и неморских исполняющих сторон и что географический подход к определению является целесообразным. В этом же пункте отмечается, что было высказано также соображение о том, что опыт, сложившийся в национальном праве ряда стран, свидетельствует о том, что применение географического подхода (являющегося в целом целесообразным) может послужить вероятной причиной для возбуждения многих судебных процессов.

однако⁸ не включает любое лицо, которое нанято грузоотправителем по договору или грузополучателем или является служащим, агентом, подрядчиком или субподрядчиком какого-либо лица (помимо перевозчика), которое нанято грузоотправителем по договору или грузополучателем;

f) "морская исполняющая сторона" означает любую исполняющую сторону, которая исполняет любые обязанности перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки [или в случае перевалки, в первый порт погрузки] и его убытием из порта выгрузки [или окончательного порта выгрузки, в соответствующем случае]⁹. Исполняющие стороны, которые исполняют любые обязанности перевозчика на суше в период между убытием груза из порта и его прибытием в другой порт погрузки, не считаются морскими исполняющими сторонами;

g) "неморская исполняющая сторона" означает любую исполняющую сторону, которая исполняет любые обязанности перевозчика до прибытия груза в порт погрузки или после убытия груза из порта выгрузки¹⁰.

III. Сфера применения и локализованный или нелокализованный ущерб (проект статьи 18(2))

5. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 18(2), как это отмечается в пунктах 43–50 документа A/CN.9/544. Как отмечается в пункте 50¹¹

⁸ Слова "включает морские исполняющие стороны и неморские исполняющие стороны, как они определяются в подпунктах (f) и (g) настоящего пункта, однако" были включены в общее определение термина "исполняющая сторона", с тем чтобы предусмотреть возможность исключения неморских исполняющих сторон. См. сноску 6 выше.

⁹ Как отмечается в пункте 31 документа A/CN.9/544, в Рабочей группе было поддержано предложение о том, что в определение морской исполняющей стороны должны быть включены наземные перемещения груза в рамках порта, как это имеет место, например, в случае перевозки груза автотранспортом от одного причала до другого, но в то же время широкую поддержку получило мнение о том, что перемещение груза между двумя физически отличными друг от друга портами следует рассматривать как часть функций неморской исполняющей стороны. Такое разъяснение можно обеспечить в результате включения в это положение формулировки "включая наземные перемещения груза в рамках одного порта". Как отмечается в пункте 31 документа A/CN.9/544, прозвучало также мнение о том, что железнодорожный перевозчик, даже если он предоставляет свои услуги на территории порта, не должен считаться неморской исполняющей стороной. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это предложение.

¹⁰ Как отмечается в пункте 33 документа A/CN.9/544, было выражено опасение в связи с тем, должна ли рассматриваться в определении ситуация с исполняющими сторонами в государствах, не являющихся договаривающимися. Было высказано мнение о том, что данный вопрос, несмотря на его уместность с учетом опасений в отношении выбора суда и проблемы приведения в исполнение решений иностранных судов, может быть рассмотрен позднее в свете конвенции в целом.

¹¹ Как отмечается в пункте 50 документа A/CN.9/544, Рабочая группа отметила, что мнения практически в равной степени разделились между теми, кто выступает за исключение проекта статьи 18(2) в целом, и теми, кто выступает за его сохранение. Выступающие за исключение твердо придерживаются своей позиции. Те же, кто отдает предпочтение сохранению этого положения на данном этапе, высказывают определенные пожелания. Рабочая группа согласилась с целесообразностью сохранения проекта статьи в квадратных

документа A/CN.9/544, Рабочая группа согласилась с целесообразностью сохранения проекта статьи в квадратных скобках до принятия Рабочей группой решения о пределе ответственности, установленном в проекте статьи 18(1). Поэтому предварительный текст проекта статьи 18(2) сохраняется в следующем виде:

"[2. Независимо от положений пункта 1, если перевозчик не может установить, произошла ли утрата или повреждение груза в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, применяется наиболее высокий предел ответственности, устанавливаемый в международных и национальных императивных положениях, регулирующих различные части перевозки.]"¹²

IV. Сфера применения: определение договора перевозки и режим морского этапа (проекты статей 1(а) и 2)

6. Рабочая группа рассмотрела текст проектов статей 1(а) и 2, как это отмечается в пунктах 51–84 документа A/CN.9/544. С учетом результатов обсуждений на двенадцатой сессии Рабочей группы предварительно пересмотренный вариант проектов статей 1(а) и 2¹³ гласит следующее:

"Статья 1. Определения

Для целей настоящего документа:

скобках до принятия Рабочей группой решения о пределе ответственности, установленном в проекте статьи 18(1).

¹² Как отмечается в пунктах 47 и 50 документа, широкую поддержку получило предложение исключить проект статьи 18(2). Некоторые из сторонников сохранения этого положения на данном этапе высказывали определенные пожелания. Как отмечается в пункте 46 документа A/CN.9/544, в редакционном плане было предложено изменить формулировку "в международных и национальных императивных положениях" словами "международных или национальных императивных положений". Еще одно предложенное уточнение заключалось в том, чтобы сохранить статью 18(2) в квадратных скобках до того, пока в статью 18(1) не будут включены пределы ответственности, заключив в квадратные скобки слова "и национальных императивных положений", с тем чтобы воспроизвести существующий текст статьи 8. В рамках еще одного альтернативного варианта было предложено установить в статье 18(1) конкретный предел ответственности за локализованный ущерб, а в статье 18(2) – второй конкретный предел ответственности за нелокализованный ущерб без ссылки на другие пределы ответственности в международных и национальных императивных положениях.

¹³ Как отмечается в пункте 67 документа A/CN.9/544, в Рабочей группе возобладало мнение о том, что из будущего пересмотренного текста проекта документа должны быть исключены варианты А, В и С проекта статьи 2(1), содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32. Кроме того, как отмечается в пункте 74 документа A/CN.9/544, Рабочая группа постановила сохранить второе предложение в отношении проектов статей 1 и 2(1) для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий.

а)¹⁴ Договор перевозки означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из какого-либо места¹⁵ в одном государстве в какое-либо место в другом государстве; такой договор может также включать обязательство такого перевозчика перевезти груз другими видами транспорта до или после перевозки морем¹⁶.

Статья 2. Сфера применения

1. С учетом положений пункта 3 настоящий документ применяется ко всем договорам перевозки, если

а) место получения [или порт погрузки], [указанное] [указанные] либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, [расположено] [расположены] в Договариваемом государстве, или

б) место сдачи [или порт разгрузки], [указанное] [указанные] либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, [расположено] [расположены] в Договариваемом государстве, или

с) [фактическое место сдачи является одним из возможных мест сдачи, указанных либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, и это место расположено в Договариваемом государстве, или]¹⁷

д)¹⁸ в договоре перевозки предусматривается, что он регулируется настоящим документом или законодательством любого государства, вводящим его в действие¹⁹.

¹⁴ Как отмечается в пункте 75 документа A/CN.9/544, еще один вариант проекта статьи 1(а) мог бы гласить следующее:

"Договор перевозки означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из какого-либо места в одном государстве в какое-либо место в другом государстве, если:

i) договор включает обязательство перевезти груз морем из какого-либо места в одном государстве в какое-либо место в другом государстве; или

ii) перевозчик может исполнить договор, по крайней мере частично, путем перевозки груза морем из какого-либо места в одном государстве в какое-либо место в другом государстве, и груз фактически перевозится таким образом.

Кроме того, договор перевозки может также включать обязательство перевезти груз другими видами транспорта до или после международной морской перевозки".

¹⁵ Как отмечается в пункте 69 документа A/CN.9/544, принимая во внимание трудности, которые, как предполагается, возникнут в связи с определением "порта", возобладали мнение о том, что может быть использовано более нейтральное слово "место", принимая во внимание основную направленность этого проекта положения на морские перевозки, которая выражается во всем его тексте.

¹⁶ Как отмечается далее в пункте 69 документа A/CN.9/544 и с учетом заключительной формулировки варианта, предлагаемого в пункте 75 документа A/CN.9/544 (см. также сноску 14, выше), было высказано мнение о том, что вторая формулировка в подпункте (i) могла бы гласить следующее: "Кроме того, такой договор может также включать обязательство такого перевозчика перевезти груз другими видами транспорта до или после такой международной морской перевозки".

¹⁷ Как отмечается в пункте 59 документа A/CN.9/544, Рабочая группа решила сохранить этот текст в квадратных скобках для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

¹⁸ Как отмечается в пункте 58 документа A/CN.9/544, общая поддержка была выражена исключению подпункта (d), который содержится в вариантах A, B и C проекта статьи 2(1) в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

[1 бис. Договор, предусматривающий вариант перевозки груза морем, считается договором перевозки согласно статье 1(а) при условии, что груз фактически перевозится морем.]²⁰.

2. Положения настоящего документа применяются без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя по договору, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон²¹.

3. Положения настоящего документа не применяются в отношении чартеров [договоров фрахтования, договоров на массовые грузы или аналогичных соглашений]²².

¹⁹ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть предложение (см. пункт 60 документа A/CN.9/544) относительно замены слов "в договоре перевозки" в начале этого проекта положения словами "в договоре перевозки или любом связанном с ним договоре" или словами "в договоре перевозки или любом другом договоре, связанном с исполнением договора перевозки".

²⁰ Как отмечается в пункте 74 документа A/CN.9/544, Рабочая группа постановила сохранить второе предложение в отношении проектов статей 1(а) и 2(1), как оно отражено в пункте 68 документа A/CN.9/544, для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий при условии переноса заключенного в квадратные скобки подпункта (ii) за пределы определения "договора перевозки", содержащегося в статье 1(а). В настоящее время этот подпункт (ii) перенесен в виде пункта 2(1 бис). Хотя были высказаны различные мнения относительно целесообразности исключения этого подпункта (см. пункт 72 документа A/CN.9/544) или относительно его улучшения (см. пункт 71 документа A/CN.9/544), было также сочтено, что, хотя текст этого подпункта, возможно, потребует значительных редакционных поправок, проект документа должен охватывать ситуацию, когда в договоре не указывается конкретный вид транспорта. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть, как это предлагалось, подход, использованный в статье 18(4) Монреальской конвенции, текст которой гласит следующее: "Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки".

²¹ Как отмечается в пункте 76 документа A/CN.9/544, Рабочая группа сочла содержание пункта 2 в целом приемлемым.

²² Хотя широкое согласие в рамках Рабочей группы (см. пункт 77 документа A/CN.9/544) было высказано в связи с мнением о том, что некоторые виды договоров вообще не должны охватываться проектом документа или должны охватываться на неимперативной субсидиарной основе, например договоры, которые на практике являются результатом обширных переговоров между грузоотправителями и перевозчиками, были высказаны различные взгляды в отношении наилучших законодательных инструментов для исключения тех договоров, которые не должны охватываться проектом документа на императивной основе (см. пункт 78 документа A/CN.9/544). Одно предложение заключалось в том, что такие договоры должны регулироваться не в проекте статьи 2, а в главе 19, посвященной свободе договора, с возможным дополнением ссылкой на "соглашение о морских линейных перевозках (СМЛП)", как это отмечается в документе A/CN.9/WG.III/WP.34, с учетом предлагаемого определения, которое излагается в пункте 78 документа A/CN.9/544. Другая точка зрения состояла в том, что пункт 3 следует исключить и что этот вопрос должен быть

4. Несмотря на положения пункта 3, если оборотный транспортный документ или обратная электронная запись составляются в соответствии с чартером [договором фрахтования, договором на массовые грузы или аналогичным соглашением], положения настоящего документа применяются в отношении договора, подтверждаемого таким документом или такой электронной записью или содержащегося в них, с того момента и в той степени, в какой данный документ или электронная запись регулируют отношения между перевозчиком и держателем, не являющимся фрахтователем²³.

5. Если договор предусматривает будущую перевозку в нескольких партиях, настоящий документ применяется в отношении каждой партии, если это предусмотрено пунктами 1, 2, 3 и 4²⁴.

V. Исключение из режима ответственности, навигационная ошибка и бремя доказывания (проект статьи 14)

A. Проект статьи 14

7. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 14, как это отмечается в пунктах 85–144 документа A/CN.9/544. После обсуждения в Рабочей группе на ее двенадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 14 гласит следующее²⁵:

рассмотрен в тех положениях проекта документа, которые касаются свободы договора (см. пункт 79 документа A/CN.9/544), а еще одно мнение заключалось в том, что вместо указания видов договоров, исключаемых из сферы действия проекта документа, будет, возможно, проще определить ситуации, когда императивное применение проекта документа было бы неуместным (см. пункт 80 документа A/CN.9/544). Хотя Секретариату было предложено подготовить пересмотренный проект этого положения с возможными вариантами, Рабочая группа, возможно, пожелает продолжить обсуждение этого вопроса и дать необходимые разъяснения, например, по вопросу о том, следует ли определять сферу применения на основе видов транспортных документов, которые будут подпадать под действие императивного режима, или же исключение должно основываться на договоре перевозки или же на виде перевозки, которая, как предполагается, должна подпадать под действие императивного режима.

²³ Как отмечается в пункте 83 документа A/CN.9/544, с учетом возможного рассмотрения вопроса об изменении места пункта 4 в тексте после обсуждения главы 19 Рабочая группа сочла содержание этого проекта положения в целом приемлемым. Было решено сохранить слова "[договором фрахтования, договором на массовые грузы или аналогичным соглашением]" в квадратных скобках для дальнейшего обсуждения.

²⁴ Как отмечается в пункте 84 документа A/CN.9/544, с учетом возможного рассмотрения вопроса об изменении пункта 5 в тексте после обсуждения главы 19 Рабочая группа сочла содержание этого проекта положения в целом приемлемым. Кроме того, если пункт 1 бис будет сохранен в этом проекте статьи, ссылка на этот пункт также должна быть включена в ссылку на другие пункты в заключительной формулировке данного пункта.

²⁵ Как отмечается в пункте 110 документа A/CN.9/544, единогласная поддержка была выражена идее о том, чтобы третий пересмотренный вариант (что касается пунктов 2 и 4) и второй пересмотренный вариант (что касается остальной части проекта статьи 14) легли в основу будущей работы над статьей 14(2) при условии внесения редакционных изменений, о которых говорилось в пунктах 85–144.

"Статья 14. Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если [истец]²⁶ докажет, что

а) утрата, повреждение или задержка; или

б) событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку [или способствовавшее им]

произошло в период ответственности перевозчика, как он определен в главе 3, если только [и в той мере, в которой] перевозчик не докажет, что ни его вина, ни вина любого лица, упомянутого в статье 14 бис²⁷, не явились причиной утраты, повреждения или задержки [или не способствовали им].

2.²⁸ Без ущерба для положений пункта 3²⁹, если [и в той мере, в которой]³⁰ перевозчик в качестве альтернативы доказыванию отсутствия вины, как это предусматривается в пункте 1³¹, докажет, что утрата, повреждение или задержка были вызваны одним из следующих событий:

..... [место для включения "исключенных принципов", см. раздел В ниже]

то перевозчик несет ответственность за такую утрату, повреждение или задержку³², если [и в той мере, в которой]³³ истец докажет, что:

i) вина перевозчика или какого-либо лица, упомянутого в статье 14 бис, явилась причиной события, на которое ссылается

²⁶ Как предлагалось в пунктах 105 и 133 документа A/CN.9/544, слова "грузоотправитель по договору" были заменены словом "истец", однако Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о включении в проект статьи 63 проекта документа при обсуждении этого положения определения термина "истец".

²⁷ Это – ссылка на проект статьи 15(3) в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, которую Рабочая группа решила выделить в отдельную статью, которой на предварительной основе был присвоен номер 14 бис. См. пункт 167 документа A/CN.9/544 и обсуждение проекта статьи 15(3), резюме которого приводится в пунктах 166–170.

²⁸ Как отмечается в пункте 115 документа A/CN.9/544, содержащиеся в подпунктах (i) и (ii) пункта 2 положения о доказывании противного, стали, возможно, неясными в результате внесенных изменений, и было предложено разбить пункт 2 на два отдельных предложения с тем, чтобы разъяснить эту потенциальную проблему. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это предлагаемое разъяснение.

²⁹ Формулировка "без ущерба для положений пункта 3" была добавлена для разъяснения взаимосвязи между пунктами 2 и 3 в соответствии с решением Рабочей группы, о котором говорится в пункте 113 документа A/CN.9/544.

³⁰ Формулировка "[и в той мере, в которой]" была добавлена в соответствии с решением Рабочей группы, о котором говорится в пункте 112 документа A/CN.9/544.

³¹ Квадратные скобки, в которые заключена формулировка ", в качестве альтернативы доказыванию отсутствия вины, как это предусматривается в пункте 1", были исключены в соответствии с решением Рабочей группы, о котором говорится в пункте 113 документа A/CN.9/544.

³² Как отмечается в пункте 113 документа A/CN.9/544, для замены формулировки "его ответственность будет возникать" были предложены следующие формулировки: "то ответственность перевозчика сохраняется или продолжается" или "то перевозчик несет ответственность за такую утрату, повреждение или задержку".

³³ Формулировка "только в случае" была исключена и вместо нее была включена формулировка "если [и в той мере, в которой]" в соответствии с решением Рабочей группы, о котором говорится в пункте 112 документа A/CN.9/544.

перевозчик согласно настоящему пункту, [или способствовало ему];
или

ii) какое-либо событие, иное чем те, которые перечислены в настоящем пункте³⁴, способствовало утрате, повреждению или задержке. В подобном случае ответственность определяется³⁵ в соответствии с пунктом 1³⁶.

3. В той мере, в которой [истец]³⁷ докажет [, что имели место] [, что утрата, повреждение или задержка были вызваны] [, что утрата, повреждение или задержка могли быть вызваны]³⁸,

i) немореходное состояние судна;

ii) ненадлежащее укомплектование экипажа, оснащение или снабжение судна; или

iii) тот факт, что трюмы или другие части судна, в которых перевозится груз (включая контейнеры, когда они предоставлены перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз), не находились в должном или безопасном состоянии для погрузки, перевозки и хранения груза,

то перевозчик несет³⁹ ответственность согласно пункту 1, если он не докажет, что

³⁴ Как отмечается в пункте 111 документа A/CN.9/544, непреднамеренный результат, который может создать текст подпункта 2(ii), поскольку он позволяет предположить, что грузоотправителю по договору или истцу будет необходимо доказывать как наличие дополнительной причины утраты, так и то, что она не входит в перечень "исключенных рисков" в подпункте 2(i), может быть исправлен путем включения в подпункт 2(ii) после слов "событие, иное чем те, которые перечислены в настоящем пункте" дополнительной формулировки "на которую ссылается перевозчик". Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть возможность добавления такой формулировки.

³⁵ Для обеспечения большей определенности слово "оценивается" было заменено словом "определяется".

³⁶ Как отмечается в пункте 114 документа A/CN.9/544, для того чтобы отразить общее согласие с тем, что в ситуации, когда грузоотправитель по договору или истец доказали наличие относимой на счет перевозчика причины причинения ущерба, которая, однако, не включена в перечень "исключенных рисков" согласно подпункту (ii), следует вернуться к применению пункта 1 и поэтому в конце подпункта (ii) необходимо добавить следующее предложение: "В подобном случае ответственность оценивается в соответствии с пунктом 1".

³⁷ См. сноску 26 выше.

³⁸ Как отмечается в пункте 132 документа A/CN.9/544, Рабочая группа придерживалась мнения, что в тексте должны сохраняться два альтернативных подхода для дальнейшего рассмотрения и проведения консультаций до принятия решения по этому вопросу. Было также высказано мнение о том, что концепцию "вероятность установления причинной связи" с одним из событий, указанных в подпунктах (i), (ii) или (iii), возможно, потребует изучить более тщательно, и что в качестве возможной формулировки для третьего альтернативного варианта можно было бы использовать слова "[что утрата, повреждение или задержка могли быть вызваны]".

³⁹ Как отмечается в пункте 103 документа A/CN.9/544, одно из замечаний редакционного характера, высказанных в связи с пересмотренным вариантом этой статьи в целом, состояло в том, что в английском тексте используются формулировки "shall be liable" и "is liable", а в этом отношении следовало бы попытаться обеспечить единообразие.

а) он выполнил свое обязательство проявлять надлежащую осмотрительность, как это требуется согласно статье 13(1). [; или

б) утрата повреждения или задержка не были вызваны любым из обстоятельств⁴⁰, упомянутых в подпунктах (i), (ii) и (iii) выше.]⁴¹

4. В случае, если вина перевозчика или какого-либо лица, упомянутого в статье 14 бис, способствовала утрате, повреждению или задержке вместе с одновременным воздействием других причин, за которые перевозчик не несет ответственности, объем ответственности перевозчика без ущерба для его права на ограничение ответственности, как это предусматривается в статье 18, определяется [судом] пропорционально той мере, в которой утрата, повреждение или задержка могут быть отнесены на счет его вины. [Суд может распределить ответственность на равных основаниях лишь в том случае, если он не способен установить фактические доли или если он установит, что фактические доли распределения являются равными.]⁴²

В. "Исключенные риски"

8. Рабочая группа рассмотрела текст "исключенных рисков", изложенный в проекте статьи 14 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, как это отмечается в пунктах 117–129 документа A/CN.9/544. После обсуждений в Рабочей группе на

⁴⁰ В целях достижения большей ясности предлагается заменить слово "факты" более общим термином "обстоятельства" или же в противном случае словом "события" или "вопросы".

⁴¹ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть альтернативную структуру пункта 3, которую она приняла к сведению, как это отмечается в пункте 134 документа A/CN.9/544:

"3. Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в результате немореходного состояния судна, [как об этом утверждает] [как это доказывает] истец, в той мере, в которой перевозчик докажет, что

а) он выполнил свои обязательства по проявлению надлежащей осмотрительности, как это требуется согласно статье 13(1). [; или

б) утрата, повреждение или задержка не были вызваны каким-либо из фактов, упомянутых в подпунктах (i), (ii) и (iii) выше.]"

⁴² Как отмечается в пункте 143 документа A/CN.9/544, широкую поддержку получило предложение добавить в квадратных скобках заключительное предложение, взятое из второго пересмотренного варианта и гласящее следующее: "[Суд может распределить ответственность на равных основаниях лишь в том случае, если он не способен установить фактические доли или если он установит, что фактические доли распределения являются равными]". Мнение о том, что дальнейшее обсуждение должно основываться именно на этом тексте, получило широкую поддержку. Рабочая группа, возможно, пожелает также продолжить рассмотрение альтернативного предложения, которое она приняла к сведению и которое позволяет учесть ситуацию, рассматриваемую в подпункте 2(ii), когда ущерб причинен не в результате какой-либо фактической вины:

"4. В случае, если вина перевозчика или какого-либо лица, упомянутого в статье 14 бис, [или событие, иное чем то, на которое ссылается перевозчик,] [способствовала] [способствовали] утрате, повреждению или задержке вместе с одновременным воздействием других причин, за которые перевозчик не несет ответственности, объем ответственности перевозчика без ущерба для его права на ограничение ответственности, как это предусматривается в статье 18, определяется [судом] пропорционально той мере, в которой утрата, повреждение или задержка могут быть отнесены на счет такой вины [или события]".

ее двенадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант перечня "исключенных рисков" в проекте статьи 14 гласит следующее:

- "а) [Непреодолимая сила]⁴³, война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм⁴⁴, восстания и народные волнения;⁴⁵
- б) карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей⁴⁶ или народов или создаваемые ими препятствия [включая вмешательство в рамках или во исполнение юридического процесса]⁴⁷;
- с) действия или упущение грузоотправителя по договору, распоряжающейся стороны или грузополучателя;
- д) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы⁴⁸;
- е) потеря объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за особой природы или скрытых недостатков груза или внутренне присущих грузу дефектов;
- ф) недостаточность или плохое состояние упаковки⁴⁹;

⁴³ Как отмечается в пункте 120 документа A/CN.9/544, широкую поддержку в Рабочей группе получило предложение сохранить исключение на основании "непреодолимой силы".

⁴⁴ Как отмечается в пункте 121 документа A/CN.9/544, общая точка зрения в Рабочей группе состояла в том, что пиратство и терроризм должны быть включены в перечень.

⁴⁵ Как отмечается в пункте 125 документа A/CN.9/544, было предложено расширить охват подпунктов (а) и (б) за счет включения слов "и все другие события, наступившие не по вине перевозчика". Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это предложение.

⁴⁶ Как отмечается в пункте 125 документа A/CN.9/544, были выражены сомнения в отношении смысла использования слова "правители" с учетом современных политических реалий. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть этот вопрос в ходе дальнейших обсуждений.

⁴⁷ Как отмечается в пункте 122 документа A/CN.9/544, было предложено снять квадратные скобки и сохранить текст, однако был задан вопрос о том, может ли формулировка "включая вмешательство в рамках или во исполнение юридического процесса" охватывать также ситуацию, когда по ходатайству стороны, заявляющей требование на груз, на судно накладывается арест. Было предложено разъяснить значение этой формулировки. Предлагаемое разъяснение может быть обеспечено в результате возвращения к формулировке, содержащейся в статье IV.2.g Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, в которой "наложение судебного ареста" прямо исключает арест судна. См. также предложение, изложенное в сноске 45 выше.

⁴⁸ Как отмечается в пункте 123 документа A/CN.9/544, Рабочая группа приняла к сведению предложение о возможной необходимости проведения в этом подпункте разграничения между общими забастовками и забастовками, которые могут происходить на коммерческом предприятии перевозчика и за которые перевозчик может нести определенную вину. Кроме того, как отмечается в пункте 125 документа A/CN.9/544, была выражена неуверенность в отношении точного смысла формулировки "задержки работы". Рабочая группа, возможно, пожелает продолжить рассмотрение этих вопросов.

⁴⁹ Как отмечается в пункте 125 документа A/CN.9/544, было предложено разъяснить, что упаковка или маркировка должны быть произведены "грузоотправителем по договору". Рабочая группа, возможно, пожелает продолжить рассмотрение этого предложения.

g) скрытые дефекты судна⁵⁰, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости⁵¹;

h) обработка, погрузка, укладка или разгрузка груза грузоотправителем по договору⁵², распоряжающейся стороной и грузополучателем или от их имени;

i) действия перевозчика или исполняющей стороны во исполнение полномочий, предусмотренных в статьях 12 и 13(2), когда груз стал представлять опасность для людей, имущества или окружающей среды или был принесен в жертву;

j) любых других причин, возникших не из-за действий и не по личной вине перевозчика и не из-за действий и не в результате небрежности агентов или служащих перевозчика, однако бремя доказывания возлагается на лицо, требующее такого освобождения от ответственности, и оно должно доказать, что ни действия или личная вина перевозчика, ни действия или небрежность агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям или убыткам"⁵³.

9. Как отмечается в пункте 117 документа A/CN.9/544, в Рабочей группе была выражена поддержка мнению о том, что два исключения к общему подходу, который предусматривает включение перечня рисков в статьях IV.2.c–IV.2.q Гаагских и Гаагско–Висбийских правил, состоят в исключении статьи IV.2.a (навигационная ошибка) и изменении формулировки статьи IV.2.b (исключение на основании пожара), с тем чтобы отразить ее ограниченную применимость к морскому этапу перевозки. Как отмечается в пункте 128 документа A/CN.9/544, Рабочая группа согласилась сохранить исключение на основании пожара и в настоящее время опущенное исключение на основании навигационной ошибки в проекте статьи 22 главы 6 проекта документа (A/CN.9/WG.III/WP.32) отдельно от перечня "исключенных принципов" в проекте статьи 14, с тем чтобы в будущем рассмотреть вопрос о том, в каком месте проекта документа их было бы целесообразно указать. Текст исключения на основании пожара в вариантах A и B проекта статьи 22 сохраняется в существующем виде:

⁵⁰ Как отмечается в пункте 125 документа A/CN.9/544, была выражена поддержка мнению о том, что в этом подпункте должно быть четко указано, что скрытые дефекты, о которых идет речь, являются дефектами судна.

⁵¹ Как отмечается в пункте 125 документа A/CN.9/544, было отмечено, что если формулировка "разумная заботливость" используется в других местах текста, например в проекте статьи 13, то ее следует повторить в этом подпункте в интересах обеспечения последовательности.

⁵² Как отмечается в пункте 125 документа A/CN.9/544, было предложено исключить формулировку "грузоотправителем по договору... или от их имени" в этом подпункте как вводящую в заблуждение. Рабочая группа, возможно, пожелает продолжить рассмотрение этого предложения.

⁵³ Этот текст соответствует тексту статьи IV.2.q Гаагских и Гаагско–Висбийских правил, который был включен для дальнейшего обсуждения данного текста. Как отмечается в пунктах 117 и 129 документа A/CN.9/544, Рабочая группа согласилась с тем, что в проект документа должен быть включен перечень "исключенных рисков" и что суть и содержание исключений в этом перечне должны основываться на Гаагских и Гаагско–Висбийских правилах, в том числе на статье IV.2.q.

"Статья 22. Ответственность перевозчика

[...]

"пожара на судне, если только он не возник вследствие действия или вины перевозчика"⁵⁴.

10. Как отмечается в пункте 127 документа A/CN.9/544, в Рабочей группе возобладала точка зрения о том, что решение об исключении навигационной ошибки в качестве основания для освобождения от ответственности должно оставаться в силе, при том, что последствия этого решения должны быть рассмотрены в рамках будущих обсуждений применительно к бремени доказывания.

VI. Обязательства перевозчика в отношении морского рейса (проект статьи 13)

11. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 13, как это отмечается в пунктах 145–157 документа A/CN.9/544. После обсуждения в Рабочей группе на ее двенадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 13 гласит следующее:

"Статья 13. Дополнительные обязательства, применимые в отношении морского рейса

1. Перевозчик обязан до, в начале и в ходе⁵⁵ морского рейса проявлять надлежащую осмотрительность с целью:

- a) обеспечения и поддержания мореходности судна;
- b) надлежащего укомплектования экипажа⁵⁶, оснащения и обеспечения судна и поддержания такого укомплектования экипажа⁵⁷, оснащения и обеспечения судна в течение всего рейса⁵⁸;

⁵⁴ Как отмечается в пункте 126 документа A/CN.9/544, хотя было решено, что исключение на основании пожара следует сохранить, в Рабочей группе были высказаны различные мнения в отношении текста этого исключения, и поэтому его текст воспроизводится без каких-либо изменений.

⁵⁵ Как отмечается в пункте 153 документа A/CN.9/544, Рабочая группа решила, что обязательство перевозчика проявлять надлежащую осмотрительность в отношении обеспечения мореходности судна, должно носить бессрочный характер и что поэтому следует снять все квадратные скобки в проекте статьи 13(1), в которые заключены формулировки "и в ходе" в проекте статьи 13(1), "и поддержания" в проекте статьи 13(1)(a), а также "и поддержания" в проекте статьи 13(1)(c), сохранив заключенный в них текст. Рабочая группа достигла также согласия в отношении того, что придание такому обязательству бессрочного характера затрагивает баланс распределения рисков между перевозчиком и сторонами, заинтересованными в грузе, в проекте документа и что Рабочей группе следует учитывать этот момент при рассмотрении остальной части документа.

⁵⁶ Как отмечается в пункте 148 документа A/CN.9/544, было внесено предложение редакционного характера, которое заключалось в том, чтобы вместо слов "man ... the ship" в тексте на английском языке использовать такие нейтральные с точки зрения мужского и женского рода формулировки, как "crew" или "staff". Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это предложение.

⁵⁷ Там же

с) обеспечение и поддержание надлежащего состояния и безопасности трюмов и других частей судна, в котором перевозится груз, включая контейнеры, если они предоставляются перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его приемки, перевозки и обеспечения сохранности.

[2. Несмотря на положения статей 10, 11 и 13 (1), перевозчик может пожертвовать грузом, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях защиты от неизбежной опасности⁵⁹ для человеческой жизни или⁶⁰ другого имущества, являющегося элементом единого предприятия.]"⁶¹

VII. Ответственность исполняющих сторон (проект статьи 15)

12. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 15, как это отмечается в пунктах 158–181 документа A/CN.9/544. После обсуждения в Рабочей группе на ее двенадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проектов статей 14 бис и 15 гласит следующее:

"Статья 14 бис.⁶²

С учетом положений пункта 15 (4)⁶³ перевозчик несет ответственность за действия и бездействие

⁵⁸ Как отмечается в пункте 153 документа A/CN.9/544, Рабочая группа просила Секретариат внести необходимые изменения в подпункт (b) для обеспечения того, чтобы такое обязательство понималось как носящее постоянный характер. Включение формулировки "в течение всего рейса", как представляется, позволяет получить такой результат. Возможным альтернативным вариантом является включение слов "и на постоянной основе" после слова "надлежащего".

⁵⁹ Как отмечается в пунктах 156 и 157 документа A/CN.9/544, Рабочая группа просила Секретариат подготовить редакционные предложения для включения ссылки на существование неизбежной опасности, приняв при этом меры к тому, чтобы не наносить ущерба нормам, касающимся общей аварии и не изменять их. В соответствии с формулировкой Правила А Йорк-антверпенских правил 1994 года после слова "защиты" были добавлены слова "от риска".

⁶⁰ Как отмечается в пункте 157 документа A/CN.9/544, Рабочая группа просила Секретариат подготовить редакционные предложения для включения ссылки на защиту человеческой жизни. Поэтому перед словами "или другого имущества" были включены слова "человеческой жизни".

⁶¹ Как отмечается в пункте 157 документа A/CN.9/544, Рабочая группа решила сохранить проект статьи 13 (2) в квадратных скобках в его нынешнем месте в целях рассмотрения на более позднем этапе вопроса о целесообразности его перенесения в главу 17, касающуюся общей аварии.

⁶² Ранее проект статьи 15 (3), который, однако, был перенесен и на предварительной основе назван "Статья 14 бис" в соответствии с решением Рабочей группы, о котором говорится в пункте 167 документа A/CN.9/544.

⁶³ Как отмечается в пункте 170 документа A/CN.9/544, Рабочая группа решила сохранить эту вводную формулировку, хотя было предложено заменить ее словами "с учетом ответственности и пределов ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик", поскольку в проекте статьи 14 бис (ранее проект статьи 15 (3)) речь идет об исках, предъявляемых перевозчику, в то время как в проекте статьи 15 (4) (ранее проект статьи 15 (5)) речь идет об исках, предъявляемых любому лицу, помимо перевозчика.

а) любой исполняющей стороны и

б) любого другого лица, включая субподрядчиков, служащих⁶⁴ 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 действиями или бездействием перевозчика. Перевозчик несет ответственность в соответствии с настоящим положением только в том случае, если действия или бездействие исполняющей стороны или другого лица относятся к сфере его договора, служебных обязанностей или агентских функций.

Статья 15. Ответственность морских⁶⁵ исполняющих сторон

1.⁶⁶ Морская⁶⁷ исполняющая сторона несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящим документом, и пользуется правами и иммунитетами перевозчика, предусмотренными в настоящем документе, если произошло событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку⁶⁸, а) на протяжении периода, в течение которого груз находился на ее попечении; и б) в любой другой момент в той степени, в какой она участвует в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки.

2. Если перевозчик соглашается взять на себя какие-либо другие обязательства помимо обязательств, возлагаемых на перевозчика в соответствии с настоящим документом, или соглашается, что его ответственность за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза или в связи с грузом превысит пределы, установленные в соответствии со

⁶⁴ Как отмечается в пункте 168 документа A/CN.9/544, Рабочая группа согласилась включить слово "служащих", с тем чтобы проект статьи 14 бис соответствовал формулировке в проекте статьи 15(3) (ранее проект статьи 15(4)). Как отмечается далее в пункте 168, в качестве редакционного замечания было отмечено, что, по-видимому, потребуется дополнительно обсудить возможность отдельного рассмотрения вопроса о служащих (за которых заключивший договор перевозчик должен нести широкую ответственность) и о субподрядчиках (в отношении которых ответственность заключившего договор перевозчика может быть несколько более узкой).

⁶⁵ Как отмечается в пункте 159 документа A/CN.9/544, слово "морских" было включено в соответствии с решением Рабочей группы о том, что название проекта статьи следует изменить, с тем чтобы отразить ее решение ограничить сферу применения проекта статьи 15 "морскими исполняющими сторонами", как это отмечалось в пункте 23–33 документа A/CN.9/544.

⁶⁶ Проект статьи 15(1) основан на варианте А (из документа A/CN.9/WG.III/WP.32) с учетом широкой поддержки, которую получил вариант А, как отмечается в пункте 162 документа A/CN.9/544.

⁶⁷ Как отмечается в пункте 161 документа A/CN.9/544, Рабочая группа подтвердила свое понимание того, что проект документа в принципе не должен касаться неморских исполняющих сторон и что сфера охвата пункта 1 должна ограничиваться морскими исполняющими сторонами. Для отражения этого понимания было включено слово "морская".

⁶⁸ Как отмечается в пункте 162 документа A/CN.9/544, Рабочая группа решила включить слова "если произошло событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку," до текста пункта (а).

статьями 16(2), 24(4) и 18⁶⁹, морская⁷⁰ исполняющая сторона не несет обязательств в соответствии с таким соглашением, если морская⁷¹ исполняющая сторона прямо не соглашается взять на себя такие обязательства или такие пределы ответственности.

3.⁷² С учетом положений пункта 4⁷³ исполняющая сторона несет ответственность за действия или бездействие любого лица, которому она делегировала исполнение любой обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки, 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 относятся к сфере ее договора, служебных обязанностей или агентских функций⁷⁴.

4.⁷⁵ Если какому-либо лицу⁷⁶, помимо перевозчика, упомянутому в статье 14 бис⁷⁷ и пункте 3⁷⁸ [, включая служащих или агентов заключившего договор перевозчика или морской исполняющей стороны,]⁷⁹

⁶⁹ Как отмечается в пункте 165 документа A/CN.9/544, Рабочая группа приняла к сведению предложение, имеющее своей целью ограничить ссылку на проект статьи 18, поскольку было указано, что, хотя ссылка на пункты 1, 3 и 4 проекта статьи 18 является приемлемой, на пункт 2 проекта статьи 18 ссылаться не следует, поскольку исполняющая сторона не несет ответственности в случае нелокализованного ущерба. Рабочая группа решила, что ей, возможно, потребуются провести дальнейшее обсуждение этого вопроса после принятия решения относительно включения пункта 2 проекта статьи 18 в проект документа.

⁷⁰ Как отмечается в пункте 163 документа A/CN.9/544, Рабочая группа решила, что сферу охвата пункта 2 следует ограничить морскими исполняющими сторонами.

⁷¹ Там же.

⁷² Нумерация этого положения (ранее пункт 4), была изменена после выделения проекта статьи 15(3) в новый проект статьи 14 бис.

⁷³ Нумерация этого положения (ранее пункт 5), была изменена после выделения проекта статьи 15(3) в новый проект статьи 14 бис.

⁷⁴ Как отмечается в пункте 172 документа A/CN.9/544, Рабочая группа подтвердила принятое ею ранее решение о том, что структура этого пункта должна отражать структуру нового проекта статьи 14 бис, и приняла к сведению мнение о целесообразности расширения сферы проекта статьи 15(3) (ранее 15(4)) для охвата как морских, так и неморских исполняющих сторон, с целью продолжить обсуждение на одной из последующих сессий.

⁷⁵ Нумерация этого положения (ранее пункт 5), была изменена с учетом выделения проекта статьи 15(3) в новый проект статьи 14 бис.

⁷⁶ Как отмечается в пункте 175 документа A/CN.9/544, Секретариату было предложено рассмотреть возможность представления дополнительного варианта, ограничивающего применение этого пункта морской сферой. Это предлагается обеспечить в результате замены слова "лицо" словами "морская исполняющая сторона", как это сделано в пункте 5 (ранее пункт 6). Как отмечается в пункте 176 документа A/CN.9/544, было предложено заменить слово "иск" для его разъяснения словами "любой иск в соответствии с настоящим документом".

⁷⁷ Нумерация этого положения (ранее проект статьи 15(3)) была изменена с учетом выделения проекта статьи 15(3) в новый проект статьи 14 бис.

⁷⁸ Нумерация этого положения (ранее пункт 4) была изменена с учетом выделения проекта статьи 15(3) в новый проект статьи 14 бис.

⁷⁹ Как отмечается в пункте 175 документа A/CN.9/544, Рабочая группа приняла решение о том, что в качестве альтернативы существующему тексту пункта 5, слова "служащие или агенты заключившего договор перевозчика или морской исполняющей стороны" должны быть заключены в квадратные скобки для продолжения обсуждения этого вопроса на одной из

предъявляется иск в соответствии с настоящим документом⁸⁰, 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.

5.⁸¹ Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут несколько морских исполняющих сторон⁸², их ответственность является солидарной, но только в пределах, предусмотренных в статьях 16, 24 и 18.

6.⁸³ Без ущерба для положений статьи 19 совокупная ответственность всех таких лиц не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящим документом⁸⁴.

последующих сессий. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий упрощенный текст вводной формулировки данного пункта, заканчивающийся словами "такое лицо": "если какой-либо морской исполняющей стороне [, включая ее субподрядчиков, служащих или агентов] предъявляется иск в соответствии с настоящим документом, такое лицо ...".

⁸⁰ Как отмечается в пункте 176 документа A/CN.9/544, было предложено заменить слово "иск" для его разъяснения словами "любой иск в соответствии с настоящим документом".

⁸¹ Нумерация этого положения (ранее пункт 6) была изменена с учетом выделения проекта статьи 15(3) в новый проект статьи 14 бис.

⁸² Как отмечается в пункте 180 документа A/CN.9/544, Рабочая группа пришла к мнению о необходимости ограничить сферу применения этого пункта морскими исполняющими сторонами, и таким образом слово "лицо" было заменено формулировкой "морская исполняющая сторона". Было предложено продолжить рассмотрение предложения об упрощении текста этого пункта в результате использования формулировки "заключивший договор перевозчик и морская исполняющая сторона несут солидарную ответственность" в контексте обсуждения пункта 6 (ранее пункт 7).

⁸³ Нумерация этого положения, ранее пункт 7, была изменена с учетом выделения проекта статьи 15(3) в новый проект статьи 14 бис.

⁸⁴ Как отмечается в пункте 181 документа A/CN.9/544, из-за отсутствия достаточного времени Рабочая группа не обсудила этот пункт.