



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
9 May 2003*

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 одиннадцатой сессии
(Нью-Йорк, 24 марта – 4 апреля 2003 года)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–22	4
II. Обсуждения и решения	23	9
A. Рассмотрение проектов статей	24–218	10
1. Проект статьи 8 (Транспортные документы и электронные записи)	24–61	10
a) Пункт 8.1	25–26	14
b) Пункт 8.2	27–34	15
i) Подпункт 8.2.1	27–29	15
ii) Подпункт 8.2.2	30–31	15
iii) Подпункт 8.2.3	32	16
iv) Подпункт 8.2.4	33–34	16
c) Пункт 8.3	35–52	16
i) Подпункт 8.3.1	35–41	16
ii) Подпункт 8.3.2	42–43	18
iii) Подпункт 8.3.3	44–48	18
iv) Подпункт 8.3.4	49–52	19
d) Пункт 8.4	53–61	20
i) Подпункт 8.4.1	53–55	20
ii) Подпункт 8.4.2	56–60	20
iii) Подпункт 8.4.3	61	22

* Настоящий документ представляется с задержкой по причине сроков проведения и продолжительности сессии Рабочей группы, которой он посвящен и которая была проведена 24 марта – 4 апреля 2003 года.



2.	Проект статьи 10 (Сдача грузополучателю)	62–99	22
a)	Общие замечания	63–64	25
b)	Пункт 10.1	65–72	26
c)	Пункт 10.2	73	27
d)	Пункт 10.3	74–90	27
i)	Подпункт 10.3.1	74–77	27
ii)	Подпункт 10.3.2	78–90	28
e)	Подпункт 10.4	91–99	31
3.	Проект статьи 11 (Право распоряжаться грузом)	100–126	33
a)	Общие замечания	101	36
b)	Пункт 11.1	102–104	36
c)	Пункт 11.2	105–113	37
i)	Подпункт 11.2(a)	105–108	37
ii)	Подпункт 11.2(b)	109–111	38
iii)	Подпункт 11.2(c)	112	39
iv)	Подпункт 11.2(d)	113	39
d)	Пункт 11.3	114–119	39
i)	Подпункт 11.3(a)	114–117	39
ii)	Подпункт 11.3(b)	118	40
iii)	Подпункт 11.3(c)	119	40
e)	Пункт 11.4	120	40
f)	Пункт 11.5	121–123	40
g)	Пункт 11.6	124–126	41
4.	Проект статьи 12 (Передача прав)	127–148	42
a)	Общие замечания	128–129	43
b)	Пункт 12.1	130–136	44
i)	Подпункт 12.1.1	130–133	44
ii)	Подпункт 12.1.2	134	45
c)	Пункт 12.2	135–141	45
i)	Подпункт 12.2.1	135–136	45
ii)	Подпункт 12.2.2	137–140	46
iii)	Подпункт 12.2.3	141	46
d)	Пункт 12.3	142–145	47
e)	Пункт 12.4	146–148	47
5.	Проект статьи 13 (Право предъявлять иски)	149–162	48
a)	Пункт 13.1	150–159	49
b)	Пункт 13.2	160–161	52
c)	Пункт 13.3	162	52
6.	Проект статьи 14 (Срок исковой давности)	163–182	52
a)	Общие замечания	164	53
b)	Пункт 14.1	165–169	54
c)	Пункт 14.2	170–174	55
d)	Пункт 14.3	175	56
e)	Пункт 14.4	176–178	57
f)	Пункт 14.5	179–182	57

7.	Проект статьи 15 (Общая авария)	183–190	58
a)	Общие замечания	184–185	58
b)	Пункт 15.1	186	59
c)	Пункт 15.2	187–190	59
8.	Проект статьи 16 (Другие конвенции)	191–202	60
a)	Общие замечания	192–195	60
b)	Пункт 16.1	196–197	61
c)	Пункт 16.2	198–199	62
d)	Пункт 16.3	200–202	62
9.	Проект статьи 17 (Пределы свободы договоров)	203–218	63
a)	Название	204	63
b)	Пункт 17.1	205–215	63
i)	Подпункт 17.1(a)	205–213	63
ii)	Подпункт 17.1(b)	214	66
iii)	Подпункт 17.1(c)	215	66
c)	Пункт 17.2	216–218	66
i)	Подпункт 17.2(a)	216–217	66
ii)	Подпункт 17.2(b)	218	67
B.	Сфера применения проекта документа	219–267	67
1.	Общее обсуждение	219–239	67
2.	Рассмотрение конкретных вопросов, связанных со сферой применения проекта документа	240–267	79
a)	Вид перевозок, охватываемых проектом документа	241–244	79
b)	Связь проекта документа с другими транспортными конвенциями и с внутренним законодательством	245–250	81
c)	Режим исполняющих сторон	251–256	83
d)	Пределы ответственности	257–263	85
e)	Режим нелокализованного ущерба	264–267	87

I. Введение

1. На своей двадцать девятой сессии в 1996 году¹ Комиссия рассмотрела предложение о включении в свою программу работы обзора существующей практики и законодательства в области международной морской перевозки грузов в целях установления необходимости в единообразных правилах в областях, в которых таких правил не существует, и достижения большей унификации законов².
2. На этой же сессии Комиссии было сообщено, что в существующих национальных законах и международных конвенциях имеются существенные пробелы в отношении различных вопросов. Эти пробелы представляют собой препятствие на пути свободного потока товаров и повышают стоимость сделок. Все более широкое использование электронных средств связи в области перевозки грузов еще более усугубляет последствия этих фрагментарных и различных законов, а также вызывает необходимость разработки единообразных положений по вопросам, конкретно связанным с использованием новых технологий³.
3. На этой же сессии Комиссия также постановила, что Секретариат должен провести сбор информации, соображений и мнений по проблемам, возникающим на практике, и возможным решениям этих проблем, что позволит ему впоследствии представить Комиссии соответствующий доклад. Было решено, что такой сбор информации должен проводиться на широкой основе и должен охватывать, помимо правительств, международные организации, представляющие коммерческие секторы, участвующие в морской перевозке грузов, такие как Международный морской комитет (ММК), Международная торговая палата (МТП), Международный союз морского страхования (МСМС), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА), Международная палата судоходства (МПС) и Международная ассоциация портов и гаваней⁴.
4. На своей тридцать первой сессии в 1998 году Комиссия заслушала сделанное от имени ММК заявление о том, что он с признательностью принимает приглашение сотрудничать с Секретариатом в изучении мнений секторов, участвующих в международной перевозке грузов, и в подготовке анализа этой информации⁵.
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 согласование⁶.
6. На этой же сессии было также сообщено о том, что эта рабочая группа ММК направила всем организациям – членам ММК вопросник, охватывающий многочисленные правовые системы. ММК намеревался после получения ответов на вопросник создать международный подкомитет с целью анализа данных и отыскания основы для дальнейшей работы в направлении согласования права в области международной перевозки грузов. Комиссия получила заверения в том, что ММК предоставит свою помощь в подготовке универсально приемлемого инструмента согласования⁷.

7. На тридцать третьей сессии в 2000 году⁸ 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 вопроснике, который охватывал различные правовые системы и который был разослан 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. На этих совещаниях были продемонстрированы дальнейшая поддержка и заинтересованность этих секторов в осуществлении проекта.

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

9. На тридцать четвертой сессии в 2001 году⁹ Комиссии был представлен доклад Генерального секретаря (A/CN.9/497), подготовленный по просьбе Комиссии. В этом докладе были обобщены соображения и предложения, явившиеся результатом проведенных к тому времени обсуждений в Международном подкомитете ММК. Цель этого доклада состояла в том, чтобы дать Комиссии возможность оценить направленность и охват будущих решений и определиться в вопросе о путях проведения дальнейшей работы. Затронутые в докладе проблемы, которые необходимо будет рассмотреть в будущем документе, включали следующее: сфера применения документа, период ответственности перевозчика, обязательства перевозчика, ответственность перевозчика, обязательства грузоотправителя, транспортные документы, фрахт, сдача 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.

10. В докладе отмечалось, что консультации, проводимые Секретариатом во исполнение мандата, сформулированного для него Комиссией в 1996 году, свидетельствуют о том, что можно приступить к плодотворной работе 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 правовые трудности, возникающие в процессе международной морской перевозки грузов.

11. На своей тридцать четвертой сессии Комиссия приняла решение поручить осуществление этого проекта Рабочей группе по транспортному праву¹⁰.

12. Что касается охвата этой работы, то после некоторых обсуждений Комиссия приняла решение о том, что документ, который будет представлен Рабочей группе, должен включать вопросы ответственности. Комиссия также решила, что первоначально 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 грузов "от двери до двери" или некоторых аспектов этих операций, и в зависимости от результатов этого изучения рекомендовать Комиссии надлежащим 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) и другие региональные комиссии Организации Объединенных Наций, Организация американских государств (ОАГ), а также с международными неправительственными организациями¹¹.

13. На тридцать пятой сессии в 2002 году¹² Комиссии был представлен доклад о работе девятой сессии Рабочей группы по транспортному праву, которая проходила в Нью-Йорке 15–26 апреля 2002 года и 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 воспроизводились в приложении к записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/ WP.21/Add.1). Ввиду нехватки времени Рабочая группа не завершила рассмотрения 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 работу.

14. Комиссия отметила, что Рабочая группа с учетом мандата, предоставленного ей Комиссией (A/56/17, пункт 345) (и в частности с учетом того факта, 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, регулирующими наземную перевозку, в случаях, когда морская перевозка дополняется одним или несколькими сегментами наземной перевозки (мнение Рабочей группы по вопросу 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 того временного рабочего предположения, что он будет охватывать операции по перевозке грузов "от двери до двери". Поэтому Рабочая группа просила Комиссию одобрить такой подход (A/CN.9/510, пункт 32).

15. В отношении сферы применения проекта документа ряд делегаций решительно поддерживали рабочее предположение о том, что сфера действия проекта документа должна охватывать транспортные операции "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 высказано получившее общую поддержку мнение о том, что для продолжения обсуждений Рабочей группе следует заручиться участием таких международных организаций, как Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Межправительственная организация по международному железнодорожному транспорту (МОМЖТ), а также других международных организаций, занимающихся вопросами наземных перевозок. Рабочей группе было предложено рассмотреть проблемы, возникающие при распространении действия правил, регулирующих морские перевозки, на наземные перевозки, и принять во внимание при разработке проекта документа конкретные потребности наземных перевозок. Комиссия просила также государства-члены и государства, представленные наблюдателями, включать в состав делегаций, участвующих в обсуждениях в Рабочей группе, специалистов по вопросам наземного транспорта. Далее Комиссия предложила Рабочей группе III (Транспортное право) и Рабочей группе 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 материально-правовых положениях проекта документа 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 рабочее предположение о том, что проект документа будет охватывать транспортные операции "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"¹³.

16. На своей десятой сессии (Вена, 16–20 сентября 2002 года) Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта документа, содержащегося в приложении к записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/ WP.21). Доклад о работе этой сессии содержится в документе A/CN.9/525. Рабочая группа рассмотрела проекты статей 6, 9.4 и 9.5 проекта документа. Ввиду нехватки времени Рабочая группа отложила рассмотрение проекта статьи 4 и оставшихся положений проекта документа до своей следующей сессии (A/CN.9/525, пункт 123).

17. Рабочая группа III по транспортному праву, в состав которой входят все государства – члены Комиссии, провела свою одиннадцатую сессию в Нью-Йорке 24 марта – 4 апреля 2003 года. В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Рабочей группы: Австрия, Бразилия, Буркина-Фасо, Германия, Индия, Испания, Италия, Камерун, Канада, Кения, Китай, Колумбия, Литва, Марокко, Мексика, Парагвай, Российская Федерация, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Сьерра-Леоне, Таиланд, Фиджи, Франция, Швеция и Япония.

18. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Австралия, Беларусь, Венесуэла, Вьетнам, Дания, Ливан, Маршалловы Острова, Нигер, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Республика Корея, Турция, Филиппины, Финляндия и Швейцария.

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

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

б) *межправительственные организации*: Межправительственная организация по международному железнодорожному транспорту (МОМЖТ);

в) *международные неправительственные организации, приглашенные Комиссией*: Ассоциация американских железных дорог (ААЖД), Центр международных юридических исследований, Международный морской комитет (ММК), Институт арендодателей в международных контейнерных перевозках (ИАМКП), Иберо-американский институт морского права, Международная палата судоходства (МПС), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА), Международная группа клубов Р & I, Международная ассоциация смешанных перевозок (ИМТА), Международный союз морского страхования (МСМС), Балтийский международный морской совет (БИМКО), Ассоциация транспортных посредников (АТП).

20. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Рафаэль Иллескас (Испания)

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

21. В распоряжении Рабочей группы находились следующие документы:

- a) предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.III/WP.24);
- b) предварительный проект документа о морской перевозке грузов: записка Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21);
- c) предварительный проект документа о морской перевозке грузов: записка Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1);
- d) предложения правительств Канады (A/CN.9/WG.III/WP.23), Италии (A/CN.9/WG.III/WP.25) и Швеции (A/CN.9/WG.III/WP.26) в отношении сферы применения проекта документа;
- e) сопоставительные таблицы положений проекта документа и соответствующих положений действующих транспортных конвенций (A/CN.9/WG.III/WP.27);
- f) подборка замечаний, полученных Секретариатом в связи с подготовкой проекта документа (A/CN.9/WG.III/WP.28);
- g) записка Секретариата о сфере применения проекта документа (A/CN.9/WG.III/WP.29);
- h) информационный документ, представленный Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (A/CN.9/WG.III/WP.30).

22. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

- 1. Выборы должностных лиц
- 2. Утверждение повестки дня
- 3. Подготовка проекта документа о морской перевозке грузов
- 4. Другие вопросы
- 5. Утверждение доклада.

II. Обсуждения и решения

23. Рабочая группа завершила первое чтение проекта документа, содержащегося в приложении к записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.21), за исключением тех положений проекта документа, которые касаются использования методов электронной торговли в транспортной документации и обсуждение которых было отложено до более позднего этапа. Ход обсуждения и выводы Рабочей группы изложены ниже. К Секретариату была обращена просьба подготовить пересмотренный вариант проекта документа, отражающий решения, которые были приняты Рабочей группой. Применительно к тем случаям, когда таких решений не принималось, Секретариату было предложено проводить свою работу с учетом мнений и опасений, высказанных в ходе обсуждений в Рабочей группе. Рабочая группа призвала Секретариат проявлять широкую свободу усмотрения при пересмотре структуры проекта документа и

редакции его отдельных положений с тем, чтобы способствовать продолжению обсуждения на будущих сессиях на основе вариантов, отражающих весь спектр мнений, выраженных на девятой, десятой и одиннадцатой сессиях Рабочей группы.

A. Рассмотрение проектов статей

1. Проект статьи 8 (Транспортные документы и электронные записи)

24. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 8:

"8.1 Выдача транспортного документа или электронной записи

При сдаче груза перевозчику или исполняющей стороне

i) грузоотправитель имеет право на получение транспортного документа или, если на это соглашается перевозчик, электронной записи, свидетельствующей о получении груза перевозчиком или исполняющей стороной;

ii) грузоотправитель по договору или, если грузоотправитель по договору дает перевозчику соответствующее указание, лицо, упомянутое в статье 7.7, имеет право на получение от перевозчика соответствующего оборотного транспортного документа, если грузоотправитель по договору и перевозчик прямо или косвенно не договорились воздержаться от использования оборотного транспортного документа или же неиспользование такого документа соответствует обычаям, обыкновениям или практике в данной отрасли. Если в соответствии со статьей 2.1 перевозчик и грузоотправитель по договору договорились использовать электронную запись, грузоотправитель по договору имеет право получить от перевозчика оборотную электронную запись, если они не договорились воздержаться от использования оборотной электронной записи или же неиспользование такой записи соответствует обычаям, обыкновениям или практике в данной отрасли.

8.2 Договорные условия

8.2.1 Договорные условия в документе или электронной записи, упомянутых в статье 8.1, должны включать:

- a) описание груза;
- b) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они представлены грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной;
- c)
 - i) число мест, число предметов или количество, и
 - ii) вес, как он указан грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной;

- d) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для отгрузки;
- e) наименование и адрес перевозчика; и
- f) дату
 - i) получения груза перевозчиком или исполняющей стороной, или
 - ii) погрузки груза на борт судна, или
 - iii) выдачи транспортного документа или электронной записи.

8.2.2 Формулировка "внешний вид и состояние груза" в статье 8.2.1 означает вид и состояние груза, определяемое на основе

- a) разумной внешней проверки груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем по договору перевозчику или исполняющей стороне и
- b) любой дополнительной проверки, которую перевозчик или исполняющая сторона фактически проводит до выдачи транспортного документа или электронной записи.

8.2.3 Подпись

- a) Транспортный документ подписывается перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком.
- b) Электронная запись удостоверяется электронной подписью перевозчика или лица, уполномоченного перевозчиком. Для целей настоящего положения такая электронная запись означает данные в электронной форме, которые включены в электронную запись или иным образом логически ассоциируются с ней и которые используются для идентификации подписавшего в связи с электронной записью и указания на то, что перевозчик разрешил выдать такую электронную запись.

8.2.4 Опускание требуемых данных в договорных условиях

Отсутствие одного или более договорных условий, упомянутых в статье 8.2.1, или неточность одного или более таких условий сами по себе не влияют на юридический характер или действительность транспортного документа или электронной записи.

8.3 Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях

8.3.1 Перевозчик, если он действует добросовестно при выдаче транспортного документа или электронной записи, может включать в отношении информации, упомянутой в статье 8.2.1(b) или 8.2.1(c), соответствующую оговорку для указания того, что перевозчик не несет ответственности за точность информации, представленной грузоотправителем по договору, в следующих обстоятельствах:

- a) в отношении неконтейнерных грузов,
 - i) если перевозчик может доказать, что он не имел разумной возможности проверить информацию, представленную

грузоотправителем по договору, он может включить соответствующую оговорку в договорные условия, или

ii) если перевозчик на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору неточной, он может включить положение о том, что он разумно считает точной информацией;

b) в отношении грузов, сданных перевозчиком в закрытых контейнерах, перевозчик может включить соответствующую оговорку в договорные условия в отношении

i) основных марок на грузе внутри контейнера или

ii) числа упаковок, числа мест или количества груза внутри контейнера,

за исключением случаев, когда перевозчик или исполняющая сторона фактически проверяет груз внутри контейнера или ему фактически известно содержимое контейнера;

c) в отношении груза, сданного перевозчику или исполняющей стороне в закрытом контейнере, перевозчик может сделать оговорку в отношении любого заявления о весе груза или весе контейнера и его содержимом с прямым указанием на то, что перевозчик не взвешивал контейнер, если

i) перевозчик может доказать, что ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер и

ii) грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились до поставки о том, что контейнер будет взвешиваться и вес будет указан в договорных условиях.

8.3.2 Разумные возможности проверки

Для целей статьи 8.3.1:

a) "разумные возможности проверки" должны быть не только физически возможными, но также коммерчески разумными;

b) перевозчик действует "добросовестно" при выдаче транспортного документа или электронной записи, если

i) перевозчику фактически не известно, что какое-либо существенное заявление в транспортном документе или электронной записи по существу ошибочно или может вводить в заблуждение и

ii) перевозчик не действует преднамеренно, когда он не определяет, является ли существенное заявление в транспортном документе или электронной записи по существу ошибочным или вводящим в заблуждение, поскольку он считает, что такое заявление может быть ошибочным или вводящим в заблуждение.

c) бремя доказывания того, действовал ли перевозчик добросовестно при выдаче транспортного документа или электронной

записи, возлагается на сторону, которая утверждает, что перевозчик действовал недобросовестно.

8.3.3 Доказательство *prima facie* и убедительное доказательство

За исключением случаев, в отношении которых предусматривается иное в статье 8.3.4, транспортный документ или электронная запись, свидетельствующие о получении груза, являются

а) доказательством *prima facie* получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях,

б) убедительным доказательством получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях

[i] если оборотный транспортный документ и оборотная электронная запись переданы третьей стороне, действующей добросовестно [или

ii) если лицо, действующее добросовестно, оплатило стоимость или иным образом изменило свое положение, полагаясь на описание груза в договорных условиях].

8.3.4 Последствия оговорок

Если договорные условия содержат оговорки, которые отвечают требованиям статьи 8.3.1, то транспортный документ не будет являться доказательством *prima facie* или убедительным доказательством в соответствии со статьей 8.3.3 в той мере, в которой в отношении описания груза сделана оговорка.

8.4 Недостатки в договорных условиях

8.4.1 Дата

Если договорные условия содержат дату, однако в них не указывается значение такой даты, то такая дата считается:

а) если в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт судна, – датой, в которую весь груз, указанный в транспортном документе или электронной записи, был погружен на борт судна; или

б) если в договорных условиях не указывается, что груз был погружен на борт судна, – датой, в которую перевозчик или исполняющая сторона получили груз.

[8.4.2 Отсутствие наименования перевозчика

Если в договорных условиях не указано наименование перевозчика, однако указывается, что груз был погружен на борт поименованного судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец судна. Зарегистрированный владелец может опровергнуть это утверждение, если он докажет, что судно было зарегистрировано в бербоут–чартерном реестре в момент перевозки, что переносит договорную ответственность за перевозку груза на идентифицированного фрахтователя судна по бербоут–чартеру. [Если зарегистрированный владелец опровергает предположение о том, что он является перевозчиком в соответствии с настоящей статьей, то

фрахователь судна по бербоут-чартеру в момент перевозки считается перевозчиком таким же образом, как перевозчиком считался зарегистрированный владелец.]]

8.4.3 Внешний вид и состояние

Если в договорных условиях не указывается внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной от грузоотправителя по договору, транспортный документ или электронная запись являются либо доказательством *prima facie*, либо убедительным доказательством в соответствии со статьей 8.3.3, в зависимости от конкретного случая, того, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его сдачи грузоотправителем по договору перевозчику или исполняющей стороне".

а) Пункт 8.1

25. Содержание пункта 8.1 было сочтено в целом приемлемым. Было указано, что цель пункта 8.1 состоит в том, чтобы отразить традиционное различие между доказательственной функцией, которую транспортный документ выполняет в качестве квитанции на груз, и коммерческой функцией, которую оборотный транспортный документ выполняет в качестве документа, воплощающего груз. Эти две функции отражены в подпунктах (i) и (ii), соответственно. В отношении подпункта (i) было предложено заменить слова "транспортный документ" словом "квитанция". Хотя по причине обеспечения последовательности в использовании терминологии общее предпочтение было отдано термину "транспортный документ", было признано, что, поскольку не все транспортные документы, как они определяются в пункте 1.20, выполняют функцию доказывания получения груза перевозчиком, важно с полной ясностью обеспечить понимание того, что в соответствии с подпунктом 8.1 (i) транспортный документ должен выполнять функцию квитанции. Было высказано мнение, что подпункт (ii) является особенно полезным, поскольку в нем отражена практика, согласно которой стороны могут договориться об использовании необоротных транспортных документов. Было напомнено, что третья функция транспортного документа традиционно заключается в регистрации прав и обязательств сторон договора перевозки. Предложения о том, чтобы эта договорная функция была отражена в тексте проекта статьи 8, сделано не было.

26. Был задан вопрос о том, может ли пункт 8.1 создать препятствия для различных существующих видов практики применительно к использованию конкретных видов транспортных документов, таких как коносаменты с пометками "принято для транспортировки" и "транспортировка на борту". Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что проект документа не должен затрагивать такие виды практики, особенно в контексте документарных аккредитивов. В ответ было указано, что пункт 8.1 был составлен в широких формулировках, с тем чтобы охватить любые виды транспортных документов, которые могут использоваться на практике, включая любые особые виды коносаментов или даже некоторые виды необоротных транспортных накладных. Таким образом, проект документа сохраняет нейтральный характер, в частности в том, что касается практики документарных аккредитивов.

b) Пункт 8.2

i) Подпункт 8.2.1

27. В редакционном плане было высказано мнение о том, что слова "как он указан грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной", содержащиеся в подпункте 8.2.1(с)(ii), должны применяться также и к подпункту 8.2.1(с)(i). Рабочая группа в целом согласилась с этим мнением.

28. В этой связи была выражена обеспокоенность в том отношении, что слова "как он указан грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной" могут быть истолкованы как налагающие тяжелую ответственность на грузоотправителя по договору, особенно если статья 8 будет читаться совместно с пунктом 7.4. В ответ было указано, что подпункт 8.2.1 не должен толковаться как создающий какую-либо ответственность грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 7. В то же время до выдачи транспортного документа перевозчик должен располагать возможностью проверить информацию, сообщенную грузоотправителем по договору, и именно по этой причине информация должна представляться до погрузки груза на судно.

29. Другой момент, вызвавший обеспокоенность, был связан с тем, что в некоторых случаях в результате совместного действия подпунктов 8.2.1(с)(i) и (ii) в качестве элементов для включения в транспортный документ бремя, налагаемое на перевозчика, может быть излишне тяжелым. В качестве примера была приведена перевозка партии кирпичей, в связи с которой указание как веса согласно подпункту 8.2.1(с)(ii), так и количества согласно подпункту 8.2.1(с)(i) было бы излишним. В ответ было указано, что, хотя перечень позиций для включения в договор, содержащийся в подпункте 8.2.1, является более широким, чем соответствующие положения в действующих международных документах, например в Гаагских правилах, такие договорные позиции должны включаться в транспортный документ только в том случае, если этого просит грузоотправитель по договору. Таким образом, подпункт 8.2.1 следует рассматривать не в качестве устанавливающего общее обязательство будь то для грузоотправителя по договору или для перевозчика, а как инструмент, создающий возможность для перевозчика удовлетворить коммерческие потребности грузоотправителя по договору.

ii) Подпункт 8.2.2

30. Было напомнимено, что в подпункте 8.2.2 содержатся как объективные, так и субъективные компоненты формулировки "внешний вид и состояние груза". Согласно подпункту 8.2.2(a) перевозчик не обязан проводить осмотр груза, кроме как выявить те недостатки, которые могут быть обнаружены в результате разумной внешней проверки груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем по договору перевозчику или исполняющей стороне. В то же время согласно подпункту 8.2.2(b) если перевозчик или исполняющая сторона проводит на практике более тщательную проверку (например, осматривает содержание упаковок или открывает закрытый контейнер), то перевозчик несет ответственность за все дефекты, которые должны были бы быть обнаружены в ходе такой проверки (см. A/CN.9/WG.III/WP.21, пункты 135 и 136).

31. Рабочая группа сочла содержание подпункта 8.2.2 в целом приемлемым.

iii) Подпункт 8.2.3

32. Было напомнено, что в подпункте 8.2.3(a) предполагается отразить положения Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов (УПО 500), опубликованных Международной торговой палатой, согласно которым документ должен быть подписан, а подлинность электронной записи должна быть подтверждена сопоставимым образом. Цель подпункта 8.2.3(b) состоит в закреплении определения электронной подписи на основе Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронных подписях 2001 года с внесением необходимых коррективов, позволяющих отразить предполагаемое значение этого термина в рамках данного положения. В этом контексте Рабочая группа согласилась с тем, что этот проект положения потребует, возможно, обсудить на более позднем этапе с целью проверки его соответствия Типовому закону. С учетом этой договоренности существо подпункта 8.2.3 было сочтено в целом приемлемым.

iv) Подпункт 8.2.4

33. Было напомнено, что в подпункте 8.2.4 закреплено мнение о том, что действительность транспортного документа или электронной записи не зависит от наличия в договоре тех или иных позиций, которые подлежат включению в такой договор. Например, недатированный коносамент будет, тем не менее, действительным, даже несмотря на то, что коносамент должен содержать указание даты. В подпункте 8.2.4 также расширяется концепция, лежащая в основе этого мнения, и признается, что действительность транспортного документа или электронной записи не зависит от точности указания договорных позиций, которые должны быть включены в договор. Например, в соответствии с таким расширенным порядком коносамент с неправильно указанной датой будет, тем не менее, действительным, даже несмотря на то, что коносамент должен содержать точное указание даты (см. A/CN.9/WG.III/WP.21, пункт 138).

34. Рабочая группа сочла содержание подпункта 8.2.4 в целом приемлемым.

*c) Пункт 8.3**i) Подпункт 8.3.1*

35. Было напомнено о том, что подпункт 8.3.1 в основном соответствует действующему законодательству и практике в большинстве стран (A/CN.9/WG.III/WP.21, пункт 140). Было отмечено, что в статье III.3 Гаагских и Гаагско-Висбийских правил содержатся формулировки, освобождающие перевозчика от обязанности включать в противном случае требуемую информацию в транспортный документ, если у перевозчика отсутствуют разумные средства проверки для установления того, что информация, представленная грузоотправителем, точно соответствует грузу. Однако в силу коммерческих или иных соображений перевозчик, как правило, предпочтет выдать транспортный документ, содержащий описание груза, и обеспечить свою собственную защиту с помощью оговорок к описанию груза. Подпункт 8.3.1 направлен на решение этой проблемы посредством установления различных правил, отражающих тот факт, что коммерческие перевозки могут осуществляться в различных формах.

36. Были сделаны различные предложения по возможным улучшениям подпункта 8.3.1. Согласно одному из них, направленному на расширение свободы перевозчика делать оговорки в отношении информации, содержащейся в транспортном документе, во вступительную формулировку этого пункта, в которой содержится ссылка на информацию, упомянутую в подпунктах 8.2.1(b) и 8.2.1(c), следует также включить ссылку на информацию, указанную в подпункте 8.2.1(a). Другое предложение, преследовавшее эту же цель, состояло в том, что в подпункт 8.3.1(b) следует включить формулировку, аналогичную подпункту 8.3.1(a)(ii), с тем чтобы охватить ситуацию, когда перевозчик разумно считает информацию, предоставленную грузоотправителем по договору относительно содержания контейнера, неточной. Применительно к подпункту 8.3.1(c) было высказано мнение о том, что в него следует добавить надлежащую формулировку для регулирования случаев, когда отсутствуют разумные коммерческие возможности для взвешивания контейнера.

37. Другие предложения касались дополнения положений, содержащихся в подпункте 8.3.1 в его нынешнем виде. Одно из них состояло в том, что от перевозчика, принявшего решение сделать оговорку к информации, включенной в транспортный документ, следует потребовать привести основания для такой оговорки. Установление такого обязательства позволит избежать использования таких общих формулировок, как, например, "как утверждается, является" или "как утверждается, содержит". Другое предложение состояло в том, что в проекте документа следует урегулировать ситуацию, когда перевозчик соглашается не делать оговорок к описанию груза – например с тем, чтобы не создавать препятствий для использования документарного аккредитива, – однако получает гарантию со стороны грузоотправителя по договору. Было указано на необходимость четко оговорить, что подобная гарантия не должна затрагивать положение третьих сторон. Еще одно предложение заключалось в том, что в случаях, когда перевозчик действует недобросовестно и намеренно не делает оговорок к информации, включенной в договор, за такое поведение должны предусматриваться санкции и перевозчик не должен иметь права ссылаться на какие-либо ограничения ответственности.

38. Были заданы вопросы о том стандарте доказывания, который следует применять в контексте подпункта 8.3.1(c)(i). Было указано, что в зависимости от стандарта доказывания у перевозчика могут возникнуть трудности в доказывании того, что исполняющая сторона не произвела взвешивания контейнера. В ответ было разъяснено, что данное положение не преследует цели установления чрезвычайно высокого стандарта доказывания и что, как правило, будут существовать регистрационные записи, свидетельствующие об использовании портового оборудования для взвешивания.

39. Был задан более общий вопрос относительно возможного взаимодействия между проектом документа и любыми нормами внутреннего права, запрещающими использование определенных оговорок, например формулировок "как утверждается, содержит". В ответ было указано, что проект документа не преследует цели вмешательства в действие таких норм внутреннего права.

40. Другой поднятый общий вопрос касался способа отражения в транспортном документе возможной коллизии между информацией, представленной грузоотправителем по договору, и суждением перевозчика о том, какая информация является точной. В ответ было указано, что грузоотправитель

по договору всегда должен иметь право на получение документа, отражающего представленную им информацию. Если перевозчик не согласен с этой информацией, он должен отразить свою оценку в положениях договора.

41. После обсуждения Рабочая группа пришла к предварительному выводу о том, что вышеизложенные замечания и предложения должны быть учтены при подготовке пересмотренного проекта подпункта 8.3.1 для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

ii) Пункт 8.3.2

42. Было отмечено, что целью этого положения является разъяснение значения терминов, использованных в подпункте 8.3.1. Было указано, что в подпункте 8.3.2(a) разъясняется, что "разумные возможности проверки", о которых говорится в подпункте 8.3.1, должны быть не только физически возможными, но и коммерчески разумными, и что в подпункте 8.3.2(b) устанавливается, что перевозчик действует "добросовестно" при выдаче транспортного документа или электронной записи, если перевозчику фактически не известно, что какое-либо заявление по существу ошибочно или может вводить в заблуждение, и если перевозчик не действует преднамеренно, когда он не включает соответствующего определения, поскольку он считает, что такое заявление может быть ошибочным или вводящим в заблуждение. Было также отмечено, что в подпункте 8.3.2(c) устанавливается презумпция, согласно которой перевозчик действует добросовестно, если не доказано противное. В ответ на вопрос относительно ситуации, когда грузоотправитель по договору, обращающийся за выдачей чистого коносамента даже в случае повреждения груза, с тем чтобы выполнить требования банка, выдает гарантийное письмо, было отмечено, что в подпункте 8.3.2 вопрос об исковой силе гарантийного письма не регулируется.

43. Рабочая группа сочла содержание подпункта 8.3.2 в целом приемлемым.

iii) Подпункт 8.3.3

44. Рабочей группе было разъяснено, что концепция, согласно которой транспортный документ или электронная запись, свидетельствующие о получении груза, представляют собой доказательство *prima facie* и убедительное доказательство получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях, представляет собой концепцию, используемую в Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах. Было отмечено, что в подпункте 8.3.3(a) этот принцип излагается применительно к доказательству *prima facie*, а в подпункте 8.3.3(b) – применительно к убедительному доказательству. Было высказано мнение о том, что подпункт 8.3.3(b)(i) не вызывает противоречий, поскольку он касается случая оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи, добросовестно переданных третьей стороне. Далее было высказано мнение, что более значительные проблемы вызывает подпункт 8.3.3(b)(ii) и что вопрос о его включении в проект документа следует взвесить более тщательно, поскольку он может охватывать ситуацию, когда какая-либо из сторон добросовестно полагается на описание груза в необоротном транспортном документе.

45. Были высказаны возражения против включения подпункта 8.3.3(b)(ii), поскольку он представляет собой новеллу в использовании необоротных

документов, не известную европейскому праву. Было высказано мнение, что этот подход приводит к созданию новой категории документов, являющихся чем-то средним между оборотными и необоротными документами, и что это представляет собой ненужное усложнение проекта документа. Кроме того, была высказана обеспокоенность в связи с недостаточной ясностью этого проекта статьи.

46. Определенная поддержка была выражена сохранению подпункта 8.3.3(b)(ii) и снятию квадратных скобок, в которые он заключен в проекте документа, поскольку, согласно высказанному мнению, в этом подпункте отражена действующая торговая практика, в соответствии с которой примерно 50 процентов аккредитивов оплачивается по предъявлении грузовых квитанций. Был высказан настоятельный призыв к тому, чтобы эти изменения были учтены в правовом регулировании.

47. Было высказано мнение о том, что правило убедительного доказательства применительно к необоротным документам уже существует в случае морских накладных и закрепляется в статье 5 Унифицированных правил ММК для морских накладных и что, поскольку эта концепция не является новеллой, подпункт 8.3.3(b)(ii) следует сохранить. В то же время было также отмечено, что устанавливаемое в этом проекте положения требование о том, чтобы лицо, действующее добросовестно, уплатило стоимость или иным образом изменило свое положение, полагаясь на описание груза в договорных условиях, представляет собой необычную для стран системы гражданского права концепцию.

48. Было высказано мнение о том, что, несмотря на проблемы, отмеченные в связи с возможным созданием новой категории документов, преимущества включения положения, подобного подпункту 8.3.3(b)(ii), могут перевешивать недостатки. В Рабочей группе возобладало мнение о том, что подпункт 8.3.3(b)(ii) следует сохранить в проекте документа в квадратных скобках и что следует обратиться к Секретариату с просьбой внести в этот подпункт необходимые изменения с должным учетом высказанных мнений и сделанных предложений.

iv) Подпункт 8.3.4

49. Рабочая группа заслушала разъяснение, что подпункт 8.3.4 является уточнением подпункта 8.3.3 и что в нем указывается, что в случае, если в транспортном документе содержатся оговорки, которые отвечают требованиям подпункта 8.3.1, транспортный документ, будь то оборотный или необоротный, не будет являться доказательством *prima facie* или убедительным доказательством в соответствии с подпунктом 8.3.3.

50. Было высказано мнение, что подпункт 8.3.4 излишне благоприятен для перевозчика, поскольку перевозчику позволяет полагаться на оговорку независимо от состояния, в котором он доставляет груз. Было отмечено, что, хотя такой порядок, при котором перевозчику разрешается полагаться на оговорку в ситуациях, когда доставляется неоткрытый контейнер, является уместным, в ситуации, когда перевозчик доставляет поврежденный или открытый контейнер и не способен установить цепочку лиц, в ведении которых находился груз, перевозчик не должен иметь право ссылаться на оговорку. Было

высказано мнение, что подпункт 8.3.4 должен быть пересмотрен в соответствии с пунктами 153 и 154 комментария по проекту документа (A/CN.9/WG.III/ WP.21).

51. Другая точка зрения состояла в том, что действительность оговорок не должна зависеть от доставки перевозчиком неповрежденного контейнера и что вопрос об ответственности перевозчика не следует смешивать с вопросом описания груза и веса и содержания контейнера. Было подчеркнуто, что между оговоркой и состоянием контейнера в момент доставки не имеется связи и что автоматического освобождения перевозчика от ответственности в результате наличия в транспортном документе оговорки не предусматривается.

52. Хотя предложение о пересмотре подпункта 8.3.4 получило определенную поддержку, возобладало мнение о том, что его содержание следует сохранить для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

d) Пункт 8.4

i) Подпункт 8.4.1

53. Рабочая группа заслушала разъяснение, что подпункт 8.4.1, касающийся даты, применяется только в том случае, если в договорных условиях содержится дата, однако не указывается значение такой даты. Было разъяснено, что это положение включено в проект документа с целью урегулировать проблемы, возникающие в связи с неправильно датированными коносаменами.

54. В порядке общего замечания было отмечено, что термины "транспортный документ или электронная запись" используются по всему тексту положений главы 8 проекта документа и что повторение этой формулировки подчеркивает различие между транспортными документами и электронными записями, вместо того, чтобы сосредоточивать внимание на содержании документа, как это предполагается мандатом Рабочей группы. С тем чтобы избежать этой проблемы, было предложено проявить особое внимание при рассмотрении положений главы 8 с учетом действующих документов в области электронной торговли.

55. Рабочая группа сочла содержание подпункта 8.4.1 в целом приемлемым с учетом вопроса, поднятого в связи с электронными записями.

ii) Подпункт 8.4.2

56. Рабочая группа заслушала разъяснение, согласно которому, хотя пункт 8.2 предусматривает, что в договорных условиях должны содержаться наименование и адрес перевозчика, во многих правовых системах положения о необходимости наименования перевозчика вызывают проблемы. Было разъяснено, что в подпункте 8.4.2 предпринимается попытка урегулировать эту ситуацию, предусмотрев, что в тех случаях, когда в договорных условиях не указано наименование перевозчика, однако содержится наименование судна, перевозчиком считается зарегистрированный владелец судна, если только он не докажет, что в момент перевозки судно было зафрахтовано по бербоут-чартеру. Было отмечено, что включение такой статьи представляет собой решение принципиального характера, которое вызывает споры в некоторых кругах. Далее было отмечено, что, если Рабочая группа придет к согласию о включении

положения, аналогичного подпункту 8.4.2, потребуется принять еще одно решение в отношении заключенного в дополнительные квадратные скобки последнего предложения этого подпункта, в котором устанавливается дополнительная презумпция, состоящая в том, что если зарегистрированный владелец опровергает презумпцию того, что он является перевозчиком, то перевозчиком будет считаться фрахтователь судна по бербоут–чартеру.

57. Против подхода, использованного в этом подпункте, были высказаны возражения, основывавшиеся на мнении, что зарегистрированный владелец судна не должен выполнять каких-либо функций в том, что касается рассматриваемого проекта документа, но что на него должна возлагаться ответственность согласно конвенциям в области ответственности в тех случаях, когда к соответствующим вопросам причастны третьи стороны. Было также высказано мнение о том, что сторона, не связанная с договором, не должна в определенных ситуациях становиться ответственной в результате действия договора и что фрахтователь по бербоут–чартеру не должен нести каких-либо последствий в результате договора перевозки.

58. Была высказана точка зрения, в соответствии с которой положение, аналогичное подпункту 8.4.2, является и важным, и оправданным, особенно с учетом того, что на практике вопрос об определении личности перевозчика является ключевым для установления ответственности. Поддержка этому подпункту была выражена на том основании, что он является ясным и просто создает презумпцию, а не предписывает жесткое правило. Было отмечено, что этот подпункт может вызвать и другие проблемы, например в случае существования консорциума перевозчиков, но что в целом закрепляемый в нем принцип заполняет пробел и заслуживает поддержки и дальнейшего рассмотрения Рабочей группой. Было также отмечено, что включение недоговаривающихся сторон не представляет собой новеллы, поскольку во многих правовых системах уже предусматривается ответственность зарегистрированных владельцев применительно к требованиям в отношении груза на основании морских залогов. Еще одно предложение состояло в том, чтобы установить неопровержимую презумпцию, оставив только первое предложение и исключив два последних предложения.

59. Кроме того, были высказаны опасения в связи с тем, что положение, подобное подпункту 8.4.2, может привести к увеличению неопределенности, поскольку отсутствует ясность в вопросе о его взаимосвязи с различными существующими в некоторых правовых системах судебными прецедентами применительно к проблеме личности перевозчика. Было упомянуто о судебных решениях, согласно которым во внимание принимался гриф транспортного документа, в тексте которого перевозчик не именовался, или накладывалась ответственность на нескольких перевозчиков в связи с одним коносаментом или на мнимого перевозчика, когда в документе отсутствовало его ясное указание. Еще одна оговорка была высказана в отношении второго предложения подпункта 8.4.2, в связи с которым остается неясным вопрос о том, является ли предусматриваемый порядок единственным возможным способом для зарегистрированного владельца возразить против устанавливаемой презумпции. Было высказано мнение, что зарегистрированный владелец должен обладать правом представлять любые доказательства, опровергающие презумпцию того, что он является перевозчиком. Было также высказано предостережение в связи с

возможной ситуацией, когда в силу отсутствия требования к перевозчику сообщать свое верное наименование и адрес перевозчик может побуждаться к намеренному невключению такой информации, с тем чтобы оставить, таким образом, зарегистрированного владельца судна в положении перевозчика и, потенциально, субъекта ответственности. Другие моменты, вызвавшие обеспокоенность, были связаны с тем документом, который должен использоваться для установления личности перевозчика. Было также отмечено, что рабочая предпосылка в связи с проектом документа состоит в том, что он будет охватывать перевозки "от двери до двери", и что презумпция, содержащаяся в этом проекте статьи, может оказаться совершенно неуместной в случае, когда, например, перевозчик, не указавший своего наименования, является перевозчиком, не использующим суда.

60. Было также высказано мнение о том, что стороны договора должны с большей осторожностью подходить к вопросу о личности своих контрагентов. Было отмечено, что сохранение принципа, воплощенного в этом подпункте, является важным с точки зрения грузовладельцев. В Рабочей группе возобладало мнение о том, что в подпункте 8.4.2 выявляется серьезная проблема, которая должна быть урегулирована в проекте документа, но что этот вопрос требует дальнейшего изучения в том, что касается других средств, при использовании которых эта проблема может быть решена, и что это положение в его нынешней редакции все еще не является удовлетворительным. Рабочая группа постановила сохранить в проекте документа подпункт 8.4.2 в квадратных скобках и более подробно обсудить в последующем.

iii) Подпункт 8.4.3

61. Рабочая группа сочла содержание подпункта 8.4.3 в целом приемлемым.

2. Проект статьи 10 (Сдача грузополучателю)

62. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 10:

"10.1 Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель, осуществляющий любое из своих прав в соответствии с договором перевозки, принимает поставку груза в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 4.1.3. Если грузополучатель в нарушение своего обязательства оставляет груз на попечении перевозчика или исполняющей стороны, перевозчик или исполняющая сторона действуют в отношении груза как агенты грузополучателя, но не несут никакой ответственности за утрату или повреждение такого груза, если только такая утрата или повреждение не явились результатом личного действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.

10.2 По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которая сдает груз, грузополучатель подтверждает сдачу груза перевозчиком или исполняющей стороной таким образом, как это принято в месте назначения.

10.3.1 Если не выдается оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи:

- i) распоряжающаяся сторона сообщает перевозчику до или после прибытия груза в место назначения наименование грузополучателя;
- ii) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 4.1.3, по предъявлении грузополучателем надлежащего удостоверения.

10.3.2 В случае выдачи оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи применяются следующие положения:

- a) i) без ущерба для положений статьи 10.1 держатель оборотного транспортного документа может требовать сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 4.1.3, такому держателю против возврата оборотного транспортного документа. В том случае, если было выдано более одного оригинала оборотного транспортного документа, достаточно возвратить один оригинал, и другие оригиналы утрачивают силу или перестают быть действительными;
- ii) без ущерба для положений статьи 10.1 держатель оборотной электронной записи может требовать сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 4.1.3, такому держателю, если он доказывает в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4, что он является держателем электронной записи. После такой сдачи электронная запись утрачивает силу или действительность.

b) Если держатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик соответствующим образом уведомляет распоряжающуюся сторону или, если, предприняв разумные усилия, он не может определить или найти распоряжающуюся сторону, – грузоотправителя по договору. В таком случае распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору дают перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, определить и найти распоряжающуюся сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается лицо, упомянутое в статье 7.7.

c) Несмотря на положения пункта (d) настоящей статьи, перевозчик, сдающий груз согласно инструкции распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору в соответствии с пунктом (b) настоящей статьи, освобождается от своих обязательств по сдаче груза [держателю] в соответствии с договором перевозки, независимо от того, был ли возвращен ему оборотный транспортный документ или смогло ли лицо, требующее сдать груз согласно оборотной электронной записи, доказать в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4, что оно является держателем.

d) Если сдача груза перевозчиком в месте назначения производится без возврата оборотного транспортного документа перевозчику или без удостоверения, упомянутого в пункте (a)(ii) выше, держатель, который

становится держателем после сдачи груза перевозчиком грузополучателю или лицу, уполномоченному принять такой груз в соответствии с любым договором или другим соглашением помимо договора перевозки, приобретает права в соответствии с договором перевозки, только если передача оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи была произведена в соответствии с договором или другим соглашением, заключенным до такой сдачи груза, за исключением случаев, когда такому держателю в момент, когда он стал держателем, не было известно или он не мог на разумной основе знать о такой сдаче.

е) Если распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не дают перевозчику надлежащих инструкций в отношении сдачи груза, перевозчик может, без ущерба для любых других средств правовой защиты, которыми может обладать перевозчик в отношении такой распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору, воспользоваться своими правами в соответствии со статьей 10.4.

10.4.1(a) Если груз прибывает в место назначения и

- i) груз фактически не принимается грузополучателем в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 4.1.3, и не было заключено никакого прямого или косвенного договора между перевозчиком или исполняющей стороной и грузополучателем после договора перевозки или
- ii) перевозчику не разрешается в соответствии с применимым законодательством или нормативными актами сдавать груз грузополучателю,

то перевозчик может воспользоваться правами и средствами правовой защиты, упомянутыми в пункте (b).

b) В обстоятельствах, указанных в пункте (a), перевозчик может на риск и за счет лица, имеющего права на груз, воспользоваться некоторыми или всеми из следующих прав и средств правовой защиты:

- i) поместить груз на склад в любом приемлемом месте;
- ii) распаковать груз, если он упакован в контейнеры, или принять другие меры в отношении груза, которые, по мнению перевозчика, могут разумно требоваться в сложившихся обстоятельствах; или
- iii) способствовать продаже груза в соответствии с практикой или требованиями, предусмотренными согласно законодательству или нормативным актам того места, где находится груз в данный момент.

c) Если груз продается в соответствии с пунктом (b)(iii), перевозчик может вычесть из доходов от продажи сумму, необходимую для

- i) оплаты или возмещения любых расходов, понесенных в связи с грузом; и
- ii) оплаты или возмещения перевозчику любых других сумм, которые упоминаются в статье 9.5(a) и которые причитаются перевозчику.

С учетом таких вычетов перевозчик удерживает доходы от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз.

10.4.2 Перевозчику разрешается воспользоваться правом, упомянутым в статье 10.4.1, только после того, как он дал уведомление либо лицу, которое указано в договорных условиях в качестве лица, которому должно быть дано уведомление по прибытии груза в место назначения, если такое лицо указывается, либо грузополучателю, либо, в противном случае, распоряжающейся стороне или грузоотправителю по договору, о том, что груз прибыл в место назначения.

10.4.3 Осуществляя свои права, упомянутые в статье 10.4.1, перевозчик или исполняющая сторона действуют в качестве агента лица, имеющего права на груз, однако они не несут никакой ответственности за утрату или повреждение такого груза, если утрата или повреждение не явились [результатом личных действий или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения]".

а) Общие замечания

63. Рабочая группа заслушала разъяснение, что проект статьи 10 состоит в основном из новаторских положений, целью которых является установление содержания понятия сдачи груза и урегулирование двух насущных проблем, часто встречающихся в повседневной практике. Первая из этих часто возникающих проблем состоит в том, что грузополучатель часто не требует сдачи ему груза, а вторая связана с тем, что грузополучатель может потребовать сдачи, однако у него может отсутствовать оборотный транспортный документ для возврата перевозчику. Было отмечено, что в пункте 10.1 указывается, что, когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель должен принять поставку груза, если он осуществляет любое из своих прав в соответствии с договором перевозки. Было отмечено, что в связи с пунктом 10.2 каких-либо разногласий не возникает. Подпункт 10.3.1 касается ситуации, когда в случае, если оборотный транспортный документ отсутствует, перевозчик должен сдать груз грузополучателю по предъявлении надлежащего удостоверения личности. Было разъяснено, что положением этой статьи, которое потенциально может вызвать наиболее острые противоречия, является подпункт 10.3.2, поскольку он регулирует вопросы, возникающие в случае оборотного транспортного документа. В подпункте 10.3.2(a)(i) излагается традиционная практика, согласно которой держатель оборотного документа имеет право требовать сдачи груза и в этом случае перевозчик должен сдать груз держателю против возврата оборотного документа. Было отмечено, что целью подпунктов 10.3.2(c) и (d) является урегулирование ситуации, когда транспортный документ или коносамент в пункте назначения не предъявляется. Рабочая группа была проинформирована о том, что эти проекты положений представляют собой стремление устранить старую проблему, у которой не имеется простого решения, и что предпринимается попытка установить надлежащую сбалансированность между правами всех заинтересованных сторон.

64. Было высказано мнение, что пункт 10.1 можно принципиально улучшить, поскольку в него включены положения, сопоставимые с другими текстами,

например с правилами, устанавливающими режим ответственности для управляющих складов или лиц, осуществляющих хранение груза, в связи с принятием ими груза в свое ведение. Мнение, получившее широкую поддержку, состояло в том, что, хотя структуру и порядок различных положений в проекте статьи 10 потребуется, возможно, пересмотреть в будущих вариантах проектов документа, содержание этого проекта статьи является в целом приемлемым.

b) Пункт 10.1

65. Принцип, состоящий в том, что в проект документа следует включить положение, согласно которому грузополучатель будет обязан принять поставку в тот момент и в том месте, которые согласованы в договоре перевозки, или в соответствии с торговой практикой или обычаями, получил поддержку. Этому проекту положения была дана высокая оценка за попытку обеспечить сбалансированность между интересами грузоотправителя по договору и перевозчика, а также за предусматриваемое гибкое решение некоторых проблем, связанных со сдачей груза. Было высказано мнение, что в пункте 10.1 могли бы быть предусмотрены дополнительные санкции для грузополучателя в ситуациях, когда он нарушает свое обязательство принять поставку, например, возможность прекращения договора.

66. В то же время было высказано предостережение в связи с установлением сбалансированности в положении сторон, заинтересованных в грузе, и перевозчика. Было высказано мнение, что согласно пункту 10.1 перевозчику предоставляется слишком широкий набор прав и что перевозчик не несет никакой ответственности за утрату или повреждение груза, если только они не вызваны его намеренным или безответственным действием или бездействием. В ответ было указано, что целью пункта 10.1 является установление основания для ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза в ситуации, когда перевозчик вынужден действовать в качестве "плавающего склада". В силу этого устанавливается уровень ответственности, соответствующий уровню ответственности держателя склада. В отличие от этого пункт 10.4 составлен в разрешительных формулировках и его целью является предоставление перевозчику возможности осуществить некоторые права, которые, однако, ограничиваются рядом условий, включенных в статью для защиты грузополучателя.

67. Предпочтение было выражено порядку, при котором обязательство принять поставку не будет зависеть от осуществления какого-либо права грузополучателем, а будет носить безусловный характер. Кроме того, была высказана обеспокоенность в связи с взаимодействием пунктов 10.1 и 10.4 и было рекомендовано прояснить взаимосвязь между этими проектами положений. Было высказано мнение о возможности объединить пункты 10.1 и 10.4. С тем чтобы смягчить неясности, вызываемые взаимодействием пунктов 10.1 и 10.4, было также предложено исключить второе предложение пункта 10.1 и оставить пункт 10.4 в качестве самостоятельного положения.

68. Хотя принцип, воплощенный в пункте 10.1, получил общую поддержку, была выражена обеспокоенность в связи с использованием концепции "агента". В некоторых национальных правовых режимах права, обязательства и ответственность агентов четко оговариваются, и было высказано мнение, что потенциальные неясности, создаваемые в этой связи, могут быть сняты путем

исключения концепции "агента" из этого проекта положения. В то же время была также выражена точка зрения о том, что характеристика перевозчика или исполняющей стороны в качестве агента грузополучателя является важной для предоставления перевозчику возможности осуществлять права в отношении груза, а также возможности избежать ответственности при условии, что не причиняется никакого вреда и при установлении соответствующих пределов для случаев непростительной вины.

69. Было также высказано мнение о том, что пункт 10.1 следует рассматривать в свете правового режима купли–продажи товаров, который не включает безусловного обязательства принять поставку товаров. В то же время была высказана точка зрения о том, что предусматриваемое в данном пункте правило соответствует правилу отказа в статье 86 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли–продажи товаров. Было высказано предложение проявлять осторожность в связи с тем, что не все государства являются участниками этой Конвенции и что ее положения не носят императивного характера. Было указано, что последний момент является особенно важным, поскольку обязательство принять поставку согласно пункту 10.1 является императивным.

70. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что согласно второму предложению пункта 10.1 ответственность исполняющих сторон может возникнуть в результате действия или бездействия перевозчика. Было предложено разъяснить этот момент с помощью добавления формулировки "или исполняющей стороны" после слов "личного действия или упушения перевозчика".

71. Было упомянуто о возможном риске возникновения несогласованности в том, что касается взаимосвязи между проектом статьи 10 и проектом статьи 11, посвященным праву распоряжаться грузом. Было предложено устранить эту опасность, предусмотрев, что сторона, осуществляющая право распоряжения грузом, может заменять грузополучателя только до того момента, пока грузополучатель не осуществит своих прав по договору, после чего право распоряжаться грузом прекращается.

72. После обсуждения Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект с должным учетом высказанных мнений и внесенных предложений, а также необходимости обеспечения соответствия между текстами на различных языках.

c) Пункт 10.2

73. Рабочая группа сочла содержание пункта 10.2 в целом приемлемым.

d) Пункт 10.3

i) Подпункт 10.3.1

74. Рабочей группе было напомнено о том, что подпункт 10.3.1 преследует цель урегулирования ситуации, когда не выдается какого-либо оборотного транспортного документа или электронной записи. Было высказано мнение, что это положение составлено сбалансированно, поскольку в подпункте 10.3.1(i) указывается, что распоряжающаяся сторона должна обеспечить перевозчику

возможность осуществить сдачу груза, сообщив ему наименование грузополучателя, а в подпункте 10.3.1(ii) закрепляется вытекающее из этого положение, в соответствии с которым перевозчик должен сдать груз согласно договоренности в договоре перевозки по предъявлении грузополучателем надлежащего удостоверения.

75. Было высказано мнение, что этот проект положения приводит к неясности, поскольку он может быть истолкован как подразумевающий, что до завершения перевозки у перевозчика не будет информации о личности грузополучателя. В то же время за исключением случаев, когда распоряжающаяся сторона изменяет грузополучателя в ходе перевозки, наиболее вероятной является ситуация, когда личность грузополучателя будет известна перевозчику уже с самого начала. Было разъяснено, что в подпункте 10.3.1 предполагается установить общее обязательство распоряжающейся стороны обеспечить условия, при которых перевозчик сможет осуществить сдачу груза. Рабочей группе было предложено рассмотреть вопрос о пересмотре подпункта 8.2.1 с тем, чтобы добавить наименование и адрес грузополучателя в перечень тех договорных позиций, которые должны включаться в транспортный документ.

76. Был задан вопрос о последствиях, которые будут возникать в ситуации, когда перевозчик не придерживается правила, устанавливаемого в подпункте 10.3.1(ii). Было высказано мнение, что этот вопрос следует оставить на урегулирование на основании национального права и что подпункт 10.3.1(ii) следует пересмотреть, включив его в ссылку на право перевозчика отказать в сдаче в случае непредъявления надлежащего удостоверения, не устанавливая при этом такого обязательства перевозчика.

77. Рабочая группа сочла принципы, закрепленные в подпункте 10.3.1, в целом приемлемыми. Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект с должным учетом выраженных мнений и внесенных предложений.

ii) Подпункт 10.3.2

78. Рабочей группе было напомнено о том, что в подпункте 10.3.2 рассматриваются вопросы сдачи груза в случае, если выдан оборотный транспортный документ, и что подпункт 10.3.2(a)(i) отвечает действующей практике, согласно которой держатель оборотного документа имеет право требовать сдачи груза после его прибытия в место назначения против возврата оборотного документа, а перевозчик несет обязанность сдать груз. Было подчеркнуто, что подпункт 10.3.2(a)(ii), в котором говорится об оборотных электронных записях, является точным отражением подпункта 10.3.2(a)(i), посвященного оборотным документарным записям, однако держатель оборотной электронной записи должен доказать в соответствии с пунктом 2.4, что он является держателем. Было отмечено, что пункт 2.4 имеет основополагающее значение для функционирования электронной системы, предусматриваемой в проекте документа. Рабочая группа была вновь заверена в том, что для случая, когда держатель оборотного документа не требует сдачи груза, в подпункте 10.3.2(b) предусматривается механизм, с помощью которого перевозчик сможет создать условия, при которых распоряжающаяся сторона или, в ее отсутствие, грузоотправитель по договору смогут дать перевозчику инструкции относительно сдачи груза. Рабочей группе было напомнено о том,

что согласно подпункту 10.3.2(c) перевозчик освобождается только от ответственности за сдачу груза согласно договору перевозки, а не от других обязательств. Было отмечено, что в соответствии с подпунктом 10.3.2(d) права держателя в ряде обстоятельств сокращаются, но что в случае, если передача оборотного документа произошла до сдачи груза, риск по-прежнему остается на перевозчике. Было указано, что с помощью подпункта 10.3.2 предполагается сохранить определенный риск, лежащий на перевозчике, и предусмотреть сбалансированное решение проблем, связанных с неспособностью держателя оборотного транспортного документа потребовать сдачи груза.

79. В целом принцип, закрепленный в подпункте 10.3.2, получил общую поддержку. Было выражено одобрение цели этого проекта положения, состоящей в решении важной практической проблемы, которая связана со сдачей груза и которая в течение многих лет создавала огромные сложности в секторе морских перевозок как для перевозчиков, так и для лиц, заинтересованных в грузе. Рабочая группа приветствовала подход, согласно которому решение этой проблемы будет закрепляться в конвенции. Было отмечено, что в случаях, когда перевозчик сдает груз без возврата оборотного транспортного документа, международные клубы страхования отказывают перевозчику в страховом покрытии, однако было признано, что грузополучателю часто весьма сложно получить оборотный транспортный документ до поставки груза. Была выражена поддержка обеспечению защиты для перевозчика в подобных обстоятельствах, если он действовал надлежащим образом и с осмотрительностью. Было достигнуто общее согласие с тем, что данный проект положения является хорошей основой для дальнейшей работы с текстом.

80. В то же время было высказано предостережение в связи с тем, что Рабочей группе потребуется тщательно изучить вопрос о сбалансированности различных прав и обязательств, а также об их последствиях в том, что касается сторон, с тем чтобы согласовать верный уровень такой сбалансированности и достичь действенного решения.

81. Рабочая группа сочла содержание подпунктов 10.3.2(a)(i) и (ii) в целом приемлемым.

82. В связи с подпунктом 10.3.2(b) было высказано мнение о том, что на перевозчике должно лежать обязательство принять оборотный транспортный документ и что, если держатель документа не предъявляет требования о сдаче груза, перевозчик должен быть обязан уведомить распоряжающуюся сторону. Поддержку получило предложение о том, чтобы принцип, закрепленный в подпункте 10.3.2(b), применялся также в случаях, когда оборотного транспортного документа не выдается. Кроме того, было предложено изложить в этом подпункте проекта статьи последствия, которые будут возникать для перевозчика в случае неуведомления распоряжающейся стороны, или грузоотправителя по договору, или предполагаемого грузоотправителя по договору согласно пункту 7.7. В то же время было отмечено, что если перевозчик будет не в состоянии определить грузополучателя для целей сдачи груза, то в действие вступит подпункт 10.3.2(e) и перевозчик сможет воспользоваться своими правами согласно пункту 10.4.

83. Были высказаны сомнения относительно совместного применения подпунктов 10.3.2(c) и (d), поскольку добросовестный держатель, как это

рассматривается в последнем положении, приобретает определенную юридическую защиту, однако юридическое положение держателя остается неясным. Была высказана просьба о внесении редакционных поправок для прояснения этого вопроса.

84. В связи с подпунктом 10.3.2(d) были высказаны опасения. Согласно одному из мнений, этот подпункт следует пересмотреть для обеспечения большей защиты третьей стороны, которая становится держателем оборотного транспортного документа после сдачи груза. В то же время было разъяснено, что этот проект статьи основывается на двух краеугольных камнях: договоре перевозки между перевозчиком и грузоотправителем по договору, согласно которому перевозчик соглашается сдать груз определенному лицу, и общем принципе, согласно которому перевозчик должен обращаться к своему контрагенту за инструкциями, а грузоотправитель по договору должен предоставить перевозчику возможность выполнить его часть договора. В ответ на вопрос о причинах, в силу которых подпункт 10.3.2 ограничивается оборотными транспортными документами в отличие от таких конвенций, как, например, Конвенция МДПГ, согласно которой этот вопрос регулируется в связи с необоротными документами, было отмечено, что реальные проблемы возникают именно в случае оборотных транспортных документов, поскольку, как принцип, прибытие груза в место назначения исчерпывает действие коносамента.

85. Еще один момент, вызвавший обеспокоенность, был связан с теми последствиями, которые это положение может иметь для закреплённого в некоторых национальных правовых режимах принципа, состоящего в том, что бремя доказывания применительно к случаям, связанным с добросовестным держателем, лежит не на стороне, ссылающейся на добросовестность, а на стороне, пытающейся доказать противное. В ответ на эту обеспокоенность было указано, что подпункт 10.3.2 не преследует цели регулирования вопросов бремени доказывания, решение которых будет зависеть от обстоятельств, и что в этом подпункте предполагается лишь предоставить определенную защиту добросовестному держателю – третьей стороне, когда ему не известно о доставке. Согласно другим высказанным замечаниям, правило, закреплённое в этом подпункте, может ослабить статус коносамента как товарораспорядительного документа, а в качестве одного из путей решения этой проблемы было предложено разработать систему электронных коносаментов, с помощью которых передача могла бы осуществляться проще и оперативнее.

86. Было разъяснено, что режим, который предполагается создать с помощью подпункта 10.3.2, представляет собой попытку реформировать всю систему оборотных транспортных документов, поскольку, согласно высказанному мнению, в этой области испытывается настоятельная потребность в корректировке. Далее было высказано предположение о том, что функционирование всей системы подрывается нынешней торговой практикой, при которой в момент сдачи груза коносамента часто не имеется в наличии, причем в секторе перевозок этот пробел заполняется с помощью собственных документарных решений, таких как выдача гарантийных писем. Было высказано мнение, что подобная практика ослабляет использование коносаментов и что в данном положении предпринимается попытка восстановить целостность и прочность системы коносаментов. Было также указано, что проблема отсутствия

коносамента в момент поставки обуславливается не скоростью, с которой передается коносамент, а скорее вызывается тем фактором, что время перевозки часто является намного более коротким, чем срок, требуемый финансовыми учреждениями применительно к держанию коносаментов.

87. Рабочей группе было разъяснено, что формулировка "договор или иное соглашение", использованная в подпункте 10.3.2(d), представляет собой ссылку не на гарантийные письма, а в основном на договоры купли-продажи и, в особенности, на те ситуации, когда имеется цепочка продавцов и покупателей и коносамент не может передаваться с достаточной быстротой по всей цепочке, чтобы достичь ее конца к моменту сдачи груза. Цель данного подпункта состоит в защите покупателя в такой цепочке, получившего коносамент после доставки груза, с тем чтобы такой покупатель мог приобрести определенные договорные права по коносаменту, даже несмотря на то, что сдача груза не могла быть осуществлена. Было отмечено, что это положение сформулировано на основе аналогичной нормы, содержащейся в Законе Соединенного Королевства о морской перевозке грузов 1992 года. Вторая ситуация, охватить которую предполагается с помощью подпункта 10.3.2(d), – это случай добросовестного приобретателя коносамента.

88. Другой момент, вызвавший беспокойство в связи с подпунктом 10.3.2(d), состоял в том, что следует более точно определить положение держателя, во владении которого находится оборотный транспортный документ после сдачи груза и права которого затронуты. Была также выражена обеспокоенность в связи с неясностью формулировки "не мог на разумной основе знать о такой сдаче".

89. Была высказана точка зрения о том, что подпункт 10.3.2(e) следует привести в соответствие с подпунктом 10.3.2(b) за счет включения после вступительной формулировки "Если распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не дают перевозчику надлежащих инструкций в отношении сдачи груза" слов "или в случаях, когда распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не могут быть найдены". Это предложение получило поддержку, и было достигнуто согласие с тем, что оно будет приведено в квадратных скобках в следующем варианте проекта документа, подготовленном Секретариатом.

90. В Рабочей группе возобладало мнение о том, что подпункт 10.3.2 представляет собой важный и ценный вклад в установление сбалансированности интересов сторон в ситуации, когда держатель оборотного транспортного документа не предъявляет требования о сдаче груза. Было принято решение о том, что Рабочая группа возобновит подробное обсуждение этого подпункта в будущем, а к Секретариату была обращена просьба подготовить пересмотренный проект этого положения с учетом тех моментов, которые вызвали обеспокоенность.

e) Пункт 10.4

91. Рабочей группе было разъяснено, что в подпункте 10.4.1 закрепляется общий принцип, наделяющий перевозчика в ситуациях срыва сдачи груза в условиях использования оборотных и необоротных транспортных документов определенными правами и средствами правовой защиты в отношении

грузополучателей, которые осуществили или не осуществили какие-либо права согласно договору о перевозке. Было отмечено, что согласно подпункту 10.4.1(b) перевозчику предоставляется право разместить груз в любом месте, распаковать его и продать на риск и за счет лица, имеющего права на груз, а в соответствии с подпунктом 10.4.1(c) перевозчику предоставляется право вычесть в счет возмещения расходы, понесенные в связи с грузом, или суммы, подлежащие оплате перевозчику согласно подпункту 9.5(a). Было разъяснено, что в подпункте 10.4.2 содержится положение, обеспечивающее защиту грузополучателя и требующее от перевозчика направлять грузополучателю, распоряжающейся стороне или грузоотправителю по договору уведомление до осуществления своих прав, и что согласно подпункту 10.4.3 устанавливается ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, причиненные перевозчиком намеренно или вследствие безответственности.

92. Хотя подпункт 10.4.1 получил общую поддержку, была выражена обеспокоенность в связи с использованием формулировки "не было заключено никакого прямого или косвенного договора между перевозчиком или исполняющей стороной и грузополучателем после договора перевозки". Было высказано мнение, что эта формулировка является неясной, поскольку она может быть истолкована, как касающаяся договора складирования, если он подпадает под категорию "после договора перевозки", и, кроме того, было указано, что затруднения вызывает и концепция "прямой или косвенный".

93. Общее одобрение было также выражено принципу, закрепляемому в подпункте 10.4.2, однако была сделана оговорка, связанная с неясностью в вопросе о том, почему необходимым является только уведомление и почему перевозчик не должен ожидать ответа или реакции от лица, получающего уведомление, до осуществления своих прав.

94. Было еще раз указано на обеспокоенность, которую вызывает использование слова "агент" в подпункте 10.4.3, а также было отмечено, что касающаяся груза формулировка в третьей строке английского текста этого проекта статьи должна гласить "loss of or damage to these goods". Кроме того, было еще раз высказано предостережение в связи с тем, что текст этого подпункта может быть истолкован как предполагающий, будто бы действие или бездействие перевозчика может привести к возникновению ответственности исполняющей стороны. Предложение о том, что этот последний момент может быть разъяснен с помощью добавления формулировки "или исполняющей стороны" после слов "личных действий или упущения перевозчика", получило поддержку. Также было поддержано предложение исключить слово "личный" из этого проекта положения с тем, чтобы расширить сферу его действия.

95. В ответ на вопрос о формулировке, заключенной в квадратные скобки в тексте подпункта 10.4.3, было разъяснено, что квадратные скобки поставлены правильно, поскольку эта формулировка направлена на определение ответственности перевозчика, однако до снятия квадратных скобок Рабочая группа должна принять решение об уровне, на котором такая ответственность будет установлена. Предложение снять квадратные скобки в этом проекте положения получило определенную поддержку.

96. Было отмечено, что содержание подпунктов 10.4.3 и 10.4.1 является аналогичным по ряду аспектов, и было предложено скорректировать их

формулировки с тем, чтобы отразить эти сходные аспекты. Это предложение получило определенную поддержку.

97. Было высказано мнение о том, что осуществление перевозчиком своих прав согласно подпункту 10.4.1 может привести к дополнительным расходам, помимо тех, которые возникают из утраты или повреждения, например затратам из складского хранения или продажи груза. Кроме того, было отмечено, что стоимость груза может в определенных случаях не покрывать понесенных затрат. Было предложено отразить в подпункте 10.4.3 идею о том, что при осуществлении своих прав согласно подпункту 10.4.1 "перевозчик или исполняющая сторона могут вызвать затраты и риски и что такие затраты и риски должны лежать на лице, имеющем права на груз".

98. Было высказано мнение, что ссылка в подпункте 10.4.1(c)(ii) на вычеты перевозчиком из доходов от продажи сумм, необходимых для возмещения перевозчику согласно подпункту 9.5(a), должна быть помещена в квадратные скобки с учетом того факта, что Рабочая группа еще не согласовала подпункт 9.5(a). Было отмечено, что в своих выводах, сделанных в связи с подпунктом 9.5(a), Рабочая группа не вынесла решения о заключении этого положения в квадратные скобки (A/CN.9/525, пункт 123) и что такое решение было бы неуместно применительно к подпункту 10.4.1(c)(ii).

99. Рабочая группа выразила общее согласие с пунктом 10.4 и просила Секретариат подготовить пересмотренный проект с должным учетом выраженных мнений и внесенных предложений.

3. Проект статьи 11 (Право распоряжаться грузом)

100. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 11:

"11.1 Право распоряжаться грузом означает право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении таких грузов в течение срока его ответственности, как он указан в статье 4.1.1. Такое право давать инструкции перевозчику охватывает право:

- i) давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки;
- ii) требовать сдачи груза до его прибытия в место назначения;
- iii) заменять грузополучателя любым другим лицом, включая распоряжающуюся сторону;
- iv) договариваться с перевозчиком об изменении договора перевозки.

11.2 (a) Если не выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, то применяется следующее правило:

- i) грузоотправитель по договору является распоряжающейся стороной, за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору и грузополучатель договариваются о том, что распоряжающейся стороной является какое-либо иное лицо и грузоотправитель по договору уведомляет об этом перевозчика.

Грузоотправитель по договору и грузополучатель могут договориться о том, что распоряжающейся стороной является грузополучатель;

ii) распоряжающаяся сторона вправе уступить право распоряжаться грузом другому лицу, и при такой уступке cedent утрачивает свое право распоряжаться грузом. Cedent или цессионарий уведомляет перевозчика о такой уступке;

iii) если распоряжающаяся сторона осуществляет право распоряжаться грузом в соответствии со статьей 11.1, она представляет надлежащие удостоверяющие документы.

b) Если выдается оборотный транспортный документ, то применяются следующие правила:

i) держатель или, в случае выдачи более чем одного оригинала одного оборотного транспортного документа, держатель всех оригиналов является единственной распоряжающейся стороной;

ii) держатель вправе уступать право распоряжаться грузом в результате передачи оборотного транспортного документа другому лицу в соответствии со статьей 12.1, и после такой уступки cedent утрачивает свое право распоряжаться грузом. Если было выдано более одного оригинала такого документа, для осуществления уступки права распоряжаться грузом должны быть переданы все оригиналы;

iii) для осуществления права распоряжаться грузом держатель, если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, предъявляет оборотный транспортный документ перевозчику. Если выдано более одного оригинала такого документа, предъявляются все оригиналы;

iv) любые инструкции, упомянутые в статье 11.1(ii)(iii) и (iv), которые были даны держателю, после вступления в силу в соответствии со статьей 11.3 указываются на оборотном транспортном документе.

c) Если выдается обратная электронная запись:

i) держатель является единственной распоряжающейся стороной и вправе уступить право распоряжаться грузом другому лицу на основе передачи обратной электронной записи в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4, и после такой уступки cedent утрачивает свое право распоряжаться грузом;

ii) для осуществления права распоряжаться грузом держатель, если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, подтверждает, действуя в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4, что он является держателем;

iii) любые инструкции, упомянутые в статье 11.1(ii), (iii) и (iv), которые были даны держателю, после вступления в силу в соответствии со статьей 11.3 отражаются в электронной записи.

d) Несмотря на положения статьи 12.4, лицо, не являющееся грузоотправителем по договору или лицом, упомянутым в статье 7.7, которое уступает право распоряжаться грузом, не воспользовавшись таким

правом, освобождается после такой уступки от ответственности, которая возлагается на распоряжающуюся сторону в соответствии с договором перевозки или в соответствии с настоящим документом.

11.3 (a) С учетом положений пунктов (b) и (c) настоящей статьи, если любая инструкция, упомянутая в статье 11.1(i), (ii) или (iii),

- i) может быть на разумной основе выполнена в соответствии с ее условиями в тот момент, когда такая инструкция достигает лица, обязанного ее выполнить;
- ii) не будет приводить к нарушению обычных операций перевозчика или исполняющей стороны; и
- iii) не будет сопряжена с какими-либо дополнительными расходами, утратой или ущербом для перевозчика, исполняющей стороны и любого лица, имеющего интерес в других грузах, перевозимых этим же рейсом,

перевозчик выполняет такую инструкцию. Если можно разумно предполагать, что одно или более условий, упомянутых в подпунктах (i), (ii) и (iii) настоящего пункта, не соблюдаются, перевозчик не несет никаких обязательств по выполнению такой инструкции.

b) В любом случае распоряжающаяся сторона гарантирует перевозчика, исполняющую сторону и любое лицо, имеющее интерес в других грузах, перевозимых этим же рейсом, от любых дополнительных расходов, утраты или повреждений, которые могут явиться результатом выполнения любой инструкции в соответствии с настоящей статьей.

c) Если перевозчик

- i) разумно ожидает, что выполнение какой-либо инструкции в соответствии с настоящей статьей сопряжено с дополнительными расходами, утратой или повреждениями; и
- ii) тем не менее желает выполнить такую инструкцию, такой перевозчик вправе получить обеспечение от распоряжающейся стороны в отношении суммы разумно ожидаемых дополнительных расходов, утраты или повреждений.

11.4 Груз, который сдается во исполнение инструкции в соответствии со статьей 11.1(ii), считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения, касающиеся такой сдачи, установленные в статье 10.

11.5 Если в течение периода, когда груз находится на попечении перевозчика, перевозчику разумно требуется информация, инструкции или документы в дополнение к информации и инструкциям или документам, упомянутым в статье 7.3(a), он запрашивает такую информацию, инструкции или документы у распоряжающейся стороны. Если перевозчик после принятия разумных мер не в состоянии идентифицировать и обнаружить распоряжающуюся сторону или распоряжающаяся сторона не в состоянии предоставить надлежащую информацию, инструкции или

документы перевозчику, соответствующие обязательства несет грузоотправитель по договору или лицо, упомянутое в статье 7.7.

11.6 Стороны по взаимной договоренности могут отходить от положений статей 11.1(ii) и (iii) и 11.3. Стороны могут также ограничивать или исключать возможность уступки права распоряжаться грузом, упомянутую в статье 11.2 (a)(ii). Если выдается транспортный документ или электронная запись, любое соглашение, упоминаемое в настоящем пункте, должно быть указано в договорных условиях".

a) Общие замечания

101. Хотя в целом было сочтено, что проект положения, касающийся права распоряжаться грузом, станет полезным дополнением к традиционному режиму в области морских перевозок, были вновь подтверждены мнения и опасения, выраженные в отношении проекта статьи 11 на девятой сессии Рабочей группы (см. A/CN.9/510, пункты 55 и 56). Было указано, что при работе над текстом проекта статьи 11 особое внимание следует уделить избежанию несоответствий между текстами на различных языках.

b) Пункт 11.1

102. В редакционном плане была выражена обеспокоенность в отношении того, что смысл слов "давать или изменять инструкции, ... которые не представляют собой изменения договора перевозки" в подпункте (i) не ясен. Было указано, что эта формулировка может быть истолкована как содержащая внутреннее противоречие. Хотя была признана возможная необходимость в более четкой формулировке, в ответ было указано, что требуется провести ясное существенное разграничение между упоминанием о незначительных или "нормальных" изменениях инструкций в отношении груза, например, применительно к температуре, при которой груз должен храниться, и более существенными изменениями договора перевозки.

103. В связи с подпунктом (iv) было выражено мнение, что это положение следует исключить с тем, чтобы сохранить односторонний характер любых инструкций, которые может давать перевозчику распоряжающаяся сторона, в отличие от любых изменений применительно к условиям договора перевозки, которые потребуют взаимного согласия сторон договора. В ответ было указано, что, хотя подпункт (iv) непосредственно и не связан с осуществлением права распоряжаться грузом, он выполняет особенно полезную цель в определении этого права, поскольку в нем четко устанавливается, что распоряжающаяся сторона в ходе перевозки должна рассматриваться в качестве контрагента перевозчика. Было указано, что, хотя изменение договора перевозки будет, как правило, согласовываться сторонами этого договора, грузоотправитель по договору не всегда является наилучшим лицом, к которому перевозчик может обратиться в случае необходимости принять срочное решение в отношении груза. В подобном случае, когда необходимо срочно согласовать соответствующие вопросы между перевозчиком и лицом, наиболее заинтересованным в грузе, с учетом того факта, что, как следствие таких переговоров, потребуется, возможно, изменить определенные условия договора перевозки, было высказано мнение, что наилучшим лицом, к которому может обратиться перевозчик, является распоряжающаяся сторона.

104. После обсуждения Рабочая группа сочла содержание пункта 11.1 в целом приемлемым. К Секретариату была обращена просьба учесть вышеизложенное обсуждение при подготовке пересмотренного проекта этого положения для продолжения рассмотрения на одной из будущих сессий.

с) Пункт 11.2

i) Подпункт 11.2(a)

105. В связи с подпунктом 11.2(a)(i) был задан вопрос о причинах, по которым для назначения распоряжающейся стороной иного лица, чем грузоотправитель по договору, требуется согласие грузополучателя. Было отмечено, что грузополучатель не является стороной договора перевозки. Было также указано, что если согласно договору распоряжающейся стороной является грузоотправитель по договору, то в соответствии с подпунктом (ii) ему предоставляется право в одностороннем порядке передать свое право распоряжаться грузом любому другому лицу. В ответ было высказано мнение, что назначение распоряжающейся стороны происходит в самом начале процесса перевозки или даже до заключения договора перевозки. На этом этапе назначение распоряжающейся стороны может играть важную роль для целей основной сделки купли-продажи, заключенной между грузоотправителем по договору и грузополучателем. Согласно этой точке зрения привлечение грузополучателя к назначению распоряжающейся стороны является, в силу этой причины, вполне уместным.

106. Что касается срока действия права распоряжаться грузом, то было отмечено, что согласно пункту 11.2 распоряжающаяся сторона сохраняет право распоряжаться грузом до его окончательной сдачи (см. A/CN.9/WG.III/ WP.21, пункт 188). Был задан вопрос о причинах отхода проекта документа от Унифицированных правил ММК для морских накладных, так как в проекте документа не предусматривается автоматического перехода права распоряжаться грузом от грузоотправителя по договору к грузополучателю в момент прибытия груза в место доставки. В этом контексте было высказано мнение о том, что проект документа может создать трудную ситуацию для перевозчика, если право распоряжаться грузом может быть передано или осуществлено каким-либо иным образом после прибытия груза в место доставки. В силу этого было предложено привести проект документа в полное соответствие с Унифицированными правилами ММК для морских накладных. Рабочая группа приняла это предложение к сведению. В ответ было разъяснено, что если такой автоматический переход будет иметь место, то это может нанести ущерб наиболее распространенной практике, когда грузоотправитель по договору дает перевозчику инструкцию не сдавать груз до получения от грузоотправителя по договору подтверждения того, что платеж за груз был осуществлен. В силу этого срок действия права распоряжаться грузом был продлен согласно проекту документа до момента фактической сдачи груза. В более общем плане было указано, что в подпункте 11.2(a) регулируется ситуация, когда никакого оборотного документа не было выдано и когда возможность проявления гибкости в вопросе о передаче права распоряжаться грузом имеет важнейшее значение.

107. В связи с подпунктом 11.2(a)(ii) была выражена обеспокоенность в отношении того, что согласно правовому регулированию в ряде стран переход

права распоряжаться грузом не может происходить лишь в результате простого направления уведомления перевозчику лицом, которому это право передается. Было высказано мнение, что в качестве средства информирования перевозчика о передаче этого права единственным приемлемым может быть только уведомление со стороны лица, которое это право передает. В этой связи был поднят более общий вопрос относительно взаимосвязи между пунктом 11.2 и пунктом 12.3. Было высказано мнение, что вопрос о передаче права распоряжаться грузом должен быть оставлен на разрешение на основании применимого внутреннего права. Хотя Рабочая группа приняла это предложение к сведению, в целом было сочтено, что в проект статьи 11 не следует включать каких-либо ссылок на внутреннее право. Было достигнуто согласие с тем, что различные варианты решений относительно того, какие стороны должны уведомлять перевозчика о передаче права распоряжаться грузом, потребуется, возможно, обсудить более подробно.

108. После обсуждения Рабочая группа сочла содержание подпункта 11.2(a) в целом приемлемым. К Секретариату была обращена просьба учесть вышеизложенное обсуждение при подготовке пересмотренного проекта этого положения для продолжения рассмотрения на одной из будущих сессий.

ii) Подпункт 11.2(b)

109. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что ссылка на "держателя" коносамента может быть излишне ограничительной и что в подпункте 11.2(b) следует также упомянуть о лице, которому коносамент передается с помощью индоссамента. В ответ было указано, что эта обеспокоенность должным образом снимается определением "держателя" в пункте 1.12.

110. В связи с подпунктом 11.2(b)(iii) было высказано мнение, что в этом проекте положения не уделяется достаточного внимания последствиям ситуации, когда держатель не предъявляет перевозчику всех экземпляров оборотного документа. Было высказано мнение о том, что в проекте документа следует предусмотреть, что в подобном случае перевозчик должен иметь право отказать в выполнении инструкций, которые были даны распоряжающейся стороной. Также было предложено включить аналогичное указание в подпункт 11.2(c)(ii). Согласно общему мнению Рабочей группы в случае, если распоряжающаяся сторона не предъявляет всех экземпляров коносамента, право распоряжаться грузом не может быть осуществлено. Далее было высказано предположение о том, что к правилу, согласно которому распоряжающаяся сторона должна предъявить все экземпляры коносамента, следует предусмотреть исключение для ситуации, когда один экземпляр коносамента уже находится в руках перевозчика. Рабочая группа в целом согласилась с этим предложением.

111. После обсуждения, с учетом вышеизложенных мнений и предложений, Рабочая группа сочла содержание подпункта 11.2(b) в целом приемлемым. К Секретариату была обращена просьба учесть вышеизложенное обсуждение при подготовке пересмотренного проекта этого положения для продолжения рассмотрения на одной из будущих сессий.

iii) *Подпункт 11.2(c)*

112. Рабочая группа отложила рассмотрение подпункта 11.2(c) до того момента, пока у нее не выработается более четкого понимания подхода, который следует использовать в проекте документа применительно к вопросам электронной торговли.

iv) *Подпункт 11.2(d)*

113. Рабочая группа сочла содержание подпункта 11.2(d) в целом приемлемым.

d) *Пункт 11.3*

i) *Подпункт 11.3(a)*

114. Был задан вопрос о взаимосвязи между подпунктом 11.3(a)(iii) и подпунктом 11.1(ii). Было указано, что согласно подпункту 11.1(ii) осуществление права распоряжаться грузом неизбежно повлечет за собой "дополнительные расходы". В то же время с точки зрения перевозчика такие расходы, понесенные в результате сдачи груза до его прибытия в место назначения, могут представлять собой как приемлемые незначительные расходы, так и менее приемлемые расходы, например в случае, если инструкции, полученные от распоряжающейся стороны, приводят к изменению порта назначения судна. С тем чтобы избежать противоречий между этими двумя положениями, было предложено либо предусмотреть такой порядок, при котором перевозчик не будет нести обязательства выполнять инструкцию, полученную согласно подпункту 11.1(ii), либо ограничить в подпункте 11.3(a)(iii) обязательство перевозчика выполнять полученные распоряжения теми случаями, когда инструкция не приведет к "существенным" дополнительным расходам.

115. Была выражена противоположная точка зрения, состоявшая в том, что вопрос "дополнительных расходов" не должен регулироваться в подпункте 11.3(a). Было указано, что эта проблема достаточно полно охватывается подпунктом 11.3(c). Предложение об исключении подпункта 11.3(a)(iii) получило широкую поддержку.

116. Был поднят более общий вопрос относительно природы обязательства, накладываемого на перевозчика согласно пункту 11.3. Применительно к вопросу о том, должен ли перевозчик нести обязательство исполнить распоряжение ("обязательство результатов") или же на нем должно лежать менее строгое обязательство предпринять максимальные усилия по выполнению инструкций, полученных от распоряжающейся стороны ("обязательство средств"), была выражена точка зрения о том, что предпочтение надо отдать первому, более жесткому виду обязательства. В то же время сторонники этой точки зрения указали, что перевозчик не должен нести последствий неисполнения, если он сможет продемонстрировать, что он предпринял разумные усилия по выполнению инструкции или что ее выполнение было бы неразумным с учетом фактических обстоятельств. Что касается последствий неисполнения, то было высказано предположение о том, что в проекте документа этот вопрос должен регулироваться более конкретно, например устанавливаться вид ответственности, лежащей на перевозчике, и последствия неисполнения инструкций для последующего исполнения договора.

117. После обсуждения Рабочая группа пришла к общему мнению о том, что подпункт 11.3(a) следует пересмотреть с тем, чтобы отразить вышеизложенные точки зрения и предложения. Было достигнуто согласие с тем, что в новой структуре этого пункта следует рассмотреть, во-первых, обстоятельства, при которых перевозчик должен придерживаться инструкций, полученных от распоряжающейся стороны, а затем последствия исполнения или неисполнения таких инструкций. К Секретариату была обращена просьба подготовить пересмотренный проект этого положения, с возможными вариантами, для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

ii) Подпункт 11.3(b)

118. Был задан вопрос о значении слов "распоряжающаяся сторона гарантирует перевозчика". Было напомнено, что, как это уже указывалось на девятой сессии Рабочей группы (см. A/CN.9/510, пункт 56), использование концепции гарантии возмещения может ненадлежащим образом создать впечатление о том, что распоряжающаяся сторона может стать субъектом ответственности. Было высказано предположение о том, что эту концепцию следует заменить концепцией "вознаграждения", которая в большей степени соответствует правомерному использованию права на распоряжение грузом распоряжающейся стороной. С учетом этого предложения Рабочая группа сочла содержание подпункта 11.3(b) в целом приемлемым.

iii) Подпункт 11.3(c)

119. Рабочая группа сочла содержание подпункта 11.3(c) в целом приемлемым.

e) Пункт 11.4

120. Рабочая группа сочла содержание пункта 11.4 в целом приемлемым.

f) Пункт 11.5

121. Было высказано мнение, что, поскольку в подпункте 7.3(a) уже упоминается обязательство грузоотправителя по договору предоставлять информацию перевозчику, это обязательство должно быть отражено в пункте 11.5. Было предложено изменить концовку первого предложения пункта 11.5 с тем, чтобы предоставить перевозчику право выбора между возможностью запросить инструкции у "грузоотправителя по договору или распоряжающейся стороны", а не только у "распоряжающейся стороны". В то же время в целом было сочтено, что обязательство грузоотправителя по договору предоставить информацию в тех случаях, когда установить распоряжающуюся сторону невозможно, уже охватывается вторым предложением пункта 11.5. Таким образом, ссылка на грузоотправителя по договору в первом предложении была сочтена излишней. Кроме того, предоставление перевозчику возможности запрашивать инструкции либо у грузоотправителя по договору, либо у распоряжающейся стороны будет противоречить принципиальному подходу, состоящему в том, что в ходе перевозки контрагентом перевозчика должна быть распоряжающаяся сторона. Согласно этому подходу грузоотправитель по договору будет вступать в отношения с перевозчиком в качестве лица, заменяющего распоряжающуюся сторону, только если установить

местонахождение этой стороны невозможно или если она не способна представить запрашиваемую информацию.

122. Другая точка зрения состояла в том, что запросить инструкции у грузоотправителя по договору или распоряжающейся стороны может потребоваться, помимо перевозчика, также и исполняющим сторонам, таким как складские или стивидорские компании, в ведении которых находится груз. В силу этого было предложено изменить первое предложение пункта 11.5 с тем, чтобы включить на него ссылку на "перевозчика или исполняющую сторону". Это предложение получило общую поддержку.

123. В редакционном плане было высказано мнение о том, что объединение в одном положении первого предложения, касающегося обязательства перевозчика, и второго предложения, касающегося обязательства грузоотправителя по договору, может ввести в заблуждение. Общее мнение состояло в том, что формулировку этого пункта следует уточнить. С учетом вышеупомянутых предложений Рабочая группа сочла содержание пункта 11.5 в целом приемлемым.

g) Пункт 11.6

124. Широкая поддержка была выражена закрепляемому в пункте 11.6 принципу, согласно которому положения, касающиеся права распоряжения грузом, должны носить неимперативный характер. Был поднят вопрос о взаимодействии пунктов 11.6 и 11.1 в том случае, если пункт 11.1 будет толковаться как определяющий право распоряжения грузом с помощью открытого перечня его элементов. В ответ было указано, что слово "охватывает" было использовано в пункте 11.1 вместо слова "включает" именно для того, чтобы четко указать на исчерпывающий характер перечня, содержащегося в этом пункте.

125. Были высказаны сомнения в отношении той степени, в которой должна предусматриваться автономия сторон применительно к отходу от положений статьи 11. Было указано, что перевозчикам, например, было бы неуместно разрешать полностью исключать право распоряжающейся стороны изменять первоначальные инструкции относительно сдачи груза, даже если перевозчику известно, что первоначальные инструкции стали неразумными и их в любом случае следовало бы изменить.

126. Что касается третьего предложения этого пункта, то было выражено мнение о том, что слова "любое соглашение ... должно быть указано в договорных условиях", возможно, излишне ограничивают действие пункта 11.6, поскольку признается сила только тех соглашений, которые конкретно упомянуты в коносаментах. Для целей пункта 11.6 могут использоваться и другие виды соглашений, например те из них, которые включаются с помощью ссылки в иной договорный документ, помимо коносамента. Такое включение с помощью ссылки будет также иметь особое значение в случае использования электронной документации. Было высказано предположение о том, что в пересмотренном проекте пункта 11.6 следует предпринять попытку избежать создания впечатления о том, будто бы устанавливаются какие-либо ограничения свободы сторон отходить от положений статьи 11. Это предложение получило широкую

поддержку. С учетом этого предложения Рабочая группа сочла содержание пункта 11.6 в целом приемлемым.

4. Проект статьи 12 (Передача прав)

127. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 12:

"12.1.1 Если выдается оборотный транспортный документ, держатель вправе уступить права, закрепленные в этом документе, путем передачи этого документа другому лицу,

- i) если документ является ордерным, - на основе надлежащего индоссамента либо такому другому лицу, либо в бланковой форме или,
- ii) если выдается документ на предъявителя или документ с бланковым индоссаментом, без индоссамента или,
- iii) если документ выдается приказу поименованной стороны и уступка осуществляется между первым держателем и такой поименованной стороной, без индоссамента.

12.1.2 Если выдается обратная электронная запись, ее держатель вправе уступить права, закрепленные в этой электронной записи, независимо от того, выдана ли она приказу или приказу поименованной стороны, на основе передачи электронной записи в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 2.4.

12.2.1 Без ущерба для положений статьи 11.5 любой держатель, не являющийся грузоотправителем по договору и не пользующийся какими-либо правами в соответствии с договором перевозки, не несет никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем.

12.2.2 Любой держатель, который не является грузоотправителем по договору и не пользуется правами в соответствии с договором перевозки, принимает на себя обязательства в соответствии с договором перевозки в той степени, в какой такие обязательства включены в оборотный транспортный документ или обратную электронную запись или подтверждаются в них.

12.2.3 Любой держатель, который не является грузоотправителем по договору и который

- i) в соответствии со статьей 2.2 договаривается с перевозчиком заменить оборотный транспортный документ обратной электронной записью или заменить обратную электронную запись оборотным транспортным документом или
- ii) в соответствии со статьей 12.1 уступает свои права,

не пользуется какими-либо правами в соответствии с договором перевозки для целей статей 12.2.1 и 12.2.2.

12.3 Уступка прав по договору перевозки, в соответствии с которым не выдается оборотного транспортного документа или обратной электронной

записи, производится в соответствии с положениями об уступке прав национального законодательства, касающегося договора перевозки. Такая уступка прав может производиться с помощью средств электронной связи. Уступка права распоряжаться грузом не может быть полностью произведена без уведомления о такой уступке перевозчика cedentом или цессионарием.

12.4 Если уступка прав по договору перевозки, в соответствии с которым не выдается оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи, предусматривает переход обязательств, которые связаны с уступаемым правом или вытекают из такого права, cedent и цессионарий несут солидарную ответственность по таким обязательствам".

a) Общие замечания

128. Рабочей группе было разъяснено, что в статье 12 проекта документа использован новаторский подход, по крайней мере в сравнении с действующими морскими конвенциями. Было отмечено, что включение главы, посвященной передаче прав, объясняется двумя основными причинами: во-первых, стремление обеспечить, чтобы положения проекта документа были последовательны по всему его тексту с точки зрения вопроса об ответственности сторон, и, во-вторых, цель установления правил, необходимых для учета посвященного электронным сообщениям компонента проекта документа. Было разъяснено, что подпункт 12.1.1 и пункт 12.2 касаются оборотных транспортных документов, а пункты 12.3 и 12.4 – необоротных транспортных документов и тех случаев, когда никакого транспортного документа не выдавалось. Было указано, что подпункт 12.1.1 должен читаться совместно с определением "держателя" в пункте 1.12 и что подпункт 12.1.2 посвящен оборотным электронным записям. Было разъяснено, что в подпункте 12.2.1 содержится заявление об отсутствии ответственности держателя, который не осуществляет каких-либо прав согласно договору перевозки, а в подпункте 12.2.2 четко устанавливается, что держатель, который осуществляет какое-либо право согласно договору перевозки, также принимает на себя любую ответственность в соответствии с этим договором в той мере, в которой такая ответственность может быть определена на основании этого договора. Было указано, что подпункт 12.2.3 и пункт 12.3 являются самостоятельными и административными по своему характеру положениями. Далее было указано, что пункт 12.4 должен читаться совместно с подпунктом 11.2(d), поскольку в этом положении устанавливаются ограничения на действие пункта 12.4.

129. Были сделаны предложения исключить статью 12 из проекта документа полностью или заключить всю главу в квадратные скобки. В ответ на эти предложения было напомнено, что статья 12 была включена в проект документа с целью урегулирования проблем, возникших в ходе подготовки Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронной торговле и связанных с коносаменами и понятием "функциональной эквивалентности" между электронными записями и бумажными документами. В тот момент был сделан вывод о том, что правовое регулирование коносаментов недостаточно кодифицировано на международном уровне для того, чтобы существовала возможность признания электронных записей функционально эквивалентными бумажным коносаменам. Было напомнено, что в тот момент возобладали точка зрения о том, что разработка

правил применительно к бумажным транспортным документам будет способствовать облегчению развития применения и использования электронных записей. Было высказано предостережение в связи с тем, что, если Рабочая группа примет решение о том, что задача кодификации правил о коносаментах является слишком трудной, она не сможет достичь своих целей применительно к электронным записям. Было указано, что предварительный обмен мнениями в рамках Рабочей группы явился ясным свидетельством того, что вся данная статья заслуживает дальнейшего обсуждения.

b) Пункт 12.1

i) Подпункт 12.1.1

130. При рассмотрении текста подпункта 12.1.1 была выражена общая поддержка отраженному в этом положении принципу, состоящему в том, что держатель оборотного транспортного документа вправе передать права, воплощенные в этом документе, путем передачи самого документа. В то же время было указано, что из этого принципа возможны исключения, например, в случае пункта 13.3, в котором предусматривается, что грузоотправители по договору или грузополучатели, которые не являются держателями, могут по-прежнему предъявлять иски из утраты или повреждения груза. Было высказано мнение, что этот вопрос может быть урегулирован с помощью включения в подпункт 12.1.1, например, следующей формулировки: "за исключением предусмотренного в положениях статьи 13.3 передача оборотного транспортного документа означает передачу всех прав, воплощенных в нем".

131. Была выражена обеспокоенность в связи со взаимодействием между подпунктом 12.1.1 и статьей 71 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров, в которой предусматривается, что продавец в определенных обстоятельствах может приостановить поставку товаров покупателю даже после их отправки. Было разъяснено, что статья 71 Конвенции о купле-продаже представляет собой исключение из основного правила, закрепляемого в проекте документа и состоящего в том, что только сторона, обладающая правом распоряжаться грузом, может остановить его перевозку. Было высказано мнение, что прочтение статьи 71 Конвенции о купле-продаже в качестве исключения из основного правила снимает кажущееся несоответствие между этой Конвенцией и проектом документа.

132. В ходе обсуждений в Рабочей группе определенную поддержку получили сомнения, высказанные применительно к видам оборотных транспортных документов, включаемых в сферу действия подпункта 12.1.1. Было отмечено, что согласно некоторым национальным правовым режимам в число оборотных документов включаются коносаменты на поименованное лицо, однако такие именные документы не включены в перечень оборотных транспортных документов в подпункте 12.1.1, а также не охватываются определением "оборотного транспортного документа" в пункте 1.14. Было предложено включить коносаменты на поименованное лицо в сферу применения подпункта 12.1.1 либо путем прямого упоминания, либо путем охвата этой категории документов в пункте 1.14. В ходе обсуждений было отмечено, что согласно большинству национальных правовых режимов именной коносамент не является оборотным документом и передается путем уступки, а не путем

индоссамента. В порядке разъяснения было отмечено, что подпункт 12.1.1 был подготовлен с целью обойти трудности, сопряженные с попыткой урегулирования одного из аспектов обращения электронных документов, связанного с указанием имени. Далее было отмечено, что было принято редакционное решение ограничить возникновение подобных проблем и способствовать установлению единообразия путем использования таких терминов, как "приказу" и "предъявителю" для описания оборотных документов, и, кроме того, было высказано мнение, что новая попытка включения именных документов в качестве оборотных документов может негативно сказаться на способности электронной системы проводить дифференциацию документов.

133. В Рабочей группе была выражена решительная поддержка сохранению текста подпункта 12.1.1 в его нынешней редакции с целью содействия унификации и учета использования оборотных электронных записей. Обеспокоенность относительно режима именных оборотных документов согласно некоторым национальным законам была принята к сведению.

ii) Подпункт 12.1.2

134. Рабочая группа приняла к сведению, что подпункт 12.1.2 будет обсужден на более позднем этапе совместно с другими положениями проекта документа, касающимися электронных записей.

c) Пункт 12.2

i) Подпункт 12.2.1

135. Было высказано мнение, что подпункт 12.2.1 может быть разъяснен за счет включения примеров тех видов ответственности, которые могут быть приняты на себя держателем, не являющимся грузоотправителем по договору и не осуществившим каких-либо прав согласно договору перевозки. В порядке разъяснения было указано, что целью этого положения является снятие обеспокоенности промежуточных держателей, таких как банки, в том смысле, что в той мере, в которой они не осуществляют каких-либо прав согласно договору перевозки, они не будут нести какой-либо ответственности согласно этому договору. Был задан вопрос об уместности этого правила в проекте документа, поскольку этот подпункт может быть неверно прочтен как предполагающий, будто бы всякий раз, когда держатель предпринимает какие-либо действия или осуществляет какое-либо право, он будет автоматически принимать на себя обязанности или ответственность согласно договору перевозки. В ответ было высказано мнение, что подпункты 12.2.1 и 12.2.2 должны читаться совместно, поскольку в последнем положении разъясняется, какие виды ответственности примет на себя держатель в ситуации, когда он осуществит какие-либо права согласно договору перевозки.

136. Определенную поддержку получила точка зрения о том, что концепция, закрепляемая в подпункте 12.2.1, является малозначимой. После обсуждения Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект с должным учетом высказанных мнений и внесенных предложений.

ii) Подпункт 12.2.2

137. Обеспокоенность, выраженная в связи с подпунктом 12.2.1, была вновь повторена применительно к подпункту 12.2.2, и была сделана просьба о том, чтобы в тексте этого подпункта оговаривались те виды ответственности, которые держатель, осуществивший какое-либо право согласно договору перевозки, будет принимать на себя в соответствии с этим договором. Было высказано мнение о том, что перечисление по пунктам тех обязательств в договоре перевозки, которые могут быть приняты на себя держателем, представляет собой весьма трудную задачу и что, в любом случае, текст данного положения является достаточно четким, поскольку в нем указывается, что такие обязательства являются теми обязательствами, которые "включены в оборотный транспортный документ или могут быть установлены из него". Кроме этого, были приняты к сведению оговорки в отношении широкой формулировки этого подпункта и было высказано мнение о возможности такой ситуации, когда перевозчики с помощью этого положения смогут существенно расширить ответственность держателей путем включения в договор перевозки стандартных оговорок, расширяющих ответственность грузоотправителя по договору.

138. В порядке разъяснения было указано, что цель подпункта 12.2.2 состоит не в том, чтобы подробно изложить обязательства, которые будут накладываться на держателей, а в том, чтобы оговорить, что в случае, если у держателя имеются какие-либо обязательства, то последний держатель примет на себя подобную ответственность, если он осуществит какие-либо права согласно договору. Далее было указано, что вопрос о существовании какой-либо подобной ответственности должен решаться сторонами, согласовывающими договор, и что любая ответственность ограничивается той, которая оговорена в договоре или может быть выведена из него. Было высказано мнение, что в международном документе будет невозможно указать сколь-либо более конкретно потенциальную ответственность держателя и что установление такой потенциальной ответственности с учетом договора должно быть оставлено на урегулирование на основании национального права. В ответ на это предложение был сделан настоятельный призыв урегулировать этот вопрос в проекте документа, а не оставлять его на разрешение на основании применимого права.

139. Еще один момент, вызвавший обеспокоенность был связан с возможностью того, что какой-либо особый вид ответственности, который может быть сочтен несправедливым, может быть включен в договор и, в силу этого, его должен будет принять на себя держатель. В качестве примера было указано на возможность включения в договор перевозки положения о контрсталийных издержках, когда получатель груза в качестве держателя может стать ответственным за уплату этих сборов.

140. Рабочая группа попросила Секретариат подготовить пересмотренный подпункт 12.2.2 с должным учетом выраженных мнений.

iii) Подпункт 12.2.3

141. Рабочая группа сочла содержание подпункта 12.2.3 в целом приемлемым.

d) *Пункт 12.3*

142. Была выражена обеспокоенность в связи с коллизией, которая может возникнуть между пунктом 12.3 и нормами национального права в тех странах, где уведомление о передаче прав должно направляться только лицом, осуществляющим передачу, а не этим лицом или лицом, которому право передается, как это предусматривается в последнем предложении этого пункта. Было предложено снять возможность возникновения такой коллизии путем включения после слов "или лицом, которому передается право" в конце последнего предложения этого пункта следующей формулировки: "в соответствии с касающимися передачи прав положениями национального права, применимого к договору перевозки". В качестве альтернативного решения было высказано мнение, что потенциальной коллизии можно избежать за счет исключения формулировки "лицом, осуществляющим передачу, или лицом, которому передается право" в последнем предложении пункта 12.3.

143. Хотя закрепленный в первом предложении пункта 12.3 принцип получил поддержку, была также выражена обеспокоенность в отношении устанавливаемого в этом положении требования о том, чтобы передача прав по договору перевозки, в соответствии с которым не выдается оборотного транспортного документа, производилась "в соответствии с касающимися передачи прав положениями национального права, применимого к договору перевозки". В частности, было отмечено, что в связи с этим положением для ряда европейских стран возникают весьма сложные проблемы коллизионного права, поскольку оно вступает в противоречие с подходом к вопросу об уступке, использованному в Римской конвенции о праве, применимом к договорным обязательствам. Было высказано предположение о том, что может быть найден более простой подход, однако в отношении возможности решить этот вопрос с помощью отсылки лишь к конкретному одному применимому праву были выражены определенные сомнения. Было также высказано мнение о том, что с целью избежать коллизии с какими-либо региональными конвенциями в первое предложение пункта 12.3 может быть просто включена ссылка на "применимое право" без указания порядка, в котором это право должно применяться.

144. Было высказано мнение, что Секретариат мог бы способствовать унификации международных подходов к передаче прав путем проведения анализа регулирования этих вопросов в Конвенции об уступке дебиторской задолженности в международной торговле. В то же время Рабочей группе было напомнено, что основной целью проекта документа являются вопросы перевозки груза, а не передачи прав.

145. Рабочая группа просила Секретариат подготовить и заключить в квадратные скобки пересмотренный вариант пункта 12.3 с должным учетом предложений, внесенных в ходе обсуждения.

e) *Пункт 12.4*

146. Было выражено мнение, что текст пункта 12.4 является излишне сложным и трудным для понимания. Было высказано критическое замечание о том, что это положение отходит от правового регулирования вопросов уступки и что, как представляется, оно не отвечает использованному в пункте 12.3 подходу, согласно которому передача прав осуществляется в соответствии с применимым

правом. Кроме того, специальная материально–правовая норма, устанавливаемая в пункте 12.4, представляется явно благоприятной для перевозчика и может быть рассмотрена как подрывающая сбалансированность прав в проекте документа в целом. Было выражено мнение, что вопросы, рассматриваемые в этом положении, было бы, возможно, лучше оставить на урегулирование на основании соглашения сторон, чем разрешать их с помощью специальной нормы о солидарной ответственности.

147. В ответ на критические замечания, высказанные непосредственно в связи с пунктом 12.4, была выражена поддержка мнению о том, что пункт 12.4 представляет собой полезную попытку изложить общий принцип, согласно которому должник не может уклониться от ответственности с помощью передачи своих прав другой стороне. Было также высказано мнение о том, что положение, обеспечивающее порядок, при котором должник сохраняет ответственность до получения согласия перевозчика на передачу прав, отражает позитивный подход, хотя и был задан вопрос о смысле, с точки зрения перевозчика, положения о солидарной ответственности со стороны держателя в случае, если перевозчик дает свое согласие на передачу. Кроме того, в ответ на заявление о том, что пункты 12.3 и 12.4 могут применяться в случае, когда вообще не выдается никакого документа, было разъяснено, что передача прав может быть осуществлена путем обмена электронными данными.

148. В свете обсуждения пункта статьи 12 и, в частности, пункта 12.4 Рабочая группа просила Секретариат подготовить и заключить в квадратные скобки пункт 12.4 с должным учетом выраженных мнений.

5. Проект статьи 13 (Право предъявлять иски)

149. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 13:

"13.1 Без ущерба для статей 13.2 и 13.3 права в соответствии с договором перевозки могут быть заявлены против перевозчика и исполняющей стороны только:

- i) грузоотправителем по договору,
- ii) грузополучателем,
- iii) любой третьей стороной, которой грузоотправитель по договору или грузополучатель уступили свои права, в зависимости от того, какая из вышеупомянутых сторон понесла ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки,
- iv) любой третьей стороной, которая приобрела права в соответствии с договором перевозки в результате суброгации в силу применимого национального законодательства, например страховщиком.

В случае любого перехода прав на предъявление исков в результате уступки или суброгации, как это указано выше, перевозчик и исполняющая сторона вправе воспользоваться всеми возражениями и ограничениями ответственности, которыми они располагают в отношении такой третьей стороны в соответствии с договором перевозки и в соответствии с настоящим документом.

13.2 В том случае, если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, держатель вправе заявить права в соответствии с договором перевозки против перевозчика или исполняющей стороны, при этом он не обязан доказать, что он сам понес ущерб в результате утраты или повреждения. Если такой держатель сам не понес ущерб в результате утраты или повреждения, считается, что он действует от имени стороны, которая понесла ущерб в результате такой утраты или повреждения.

13.3 В том случае, если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись и истцом выступает одно из лиц, упомянутых в статье 13.1, которое не является держателем, такой истец, в дополнение к бремени доказывания того, что ему нанесен ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки, обязан доказать, что держатель не понес ущерба в результате такой утраты или повреждения".

а) Пункт 13.1

150. В порядке начала обсуждения было напомнено, что пункт 13.1 предполагается применять к любому договору перевозки, независимо от того, составлялся ли какой-либо документ или электронная запись, и, если они составлялись, независимо от их характера. В этом положении устанавливается общее правило о том, какие стороны обладают правом предъявлять иски согласно проекту документа. В качестве одного из возможных недостатков нынешнего проекта было отмечено, что две стороны, перечисленные в пункте 13.1, могут понести убытки: например в случае, когда груз поврежден или его доставка задерживается, страховщик уплачивает застрахованную часть убытков, а грузополучатель вынужден нести незастрахованную часть убытков, например потери, причиненные задержкой. В силу этого было предложено четко оговорить в пересмотренном проекте пункта 13.1, что обе стороны имеют право предъявить иск о возмещении своих соответствующих долей убытков. В редакционном плане было также высказано предположение о том, что удобочитаемость этого положения может быть улучшена за счет исключения слов "без ущерба для статей 13.2 и 13.3".

151. Закрепляемый в пункте 13.1 принцип, согласно которому перевозчик по договору и грузополучатель могут заявлять только те договорные права, которые им принадлежат, и только в том случае, если они обладают достаточным интересом в требовании, получил некоторую поддержку. На практике это означает, что в случае утраты или повреждения груза истец должен являться стороной, которой были непосредственно причинены убытки или ущерб. Если заинтересованной стороной является другое лицо, например владелец груза или страховщик, то такое другое лицо должно либо приобрести право на предъявление иска у перевозчика по договору или у грузополучателя, либо, если это возможно, заявить свои исковые требования к перевозчику вне рамок договора перевозки.

152. В связи с пунктом 13.1 были отмечены основополагающие моменты, вызывающие беспокойство и вопросы. Было указано, что согласно большинству правовых систем это положение может быть сочтено излишним, поскольку в нем устанавливается право предъявлять иски, в то время как такое

право будет в обычном порядке признаваться действующим законодательством за любым лицом, обладающим достаточным интересом в требовании. Одновременно это положение может рассматриваться как излишне ограничительное в отношении лиц, право предъявлять иски которых признается. Было подчеркнуто, что признание права предъявлять иски за ограниченным кругом лиц путем включения закрытого перечня представляет собой опасный метод, поскольку это может непреднамеренно привести к исключению определенных лиц, законное право которых на возбуждение иска должно быть признано. Было высказано мнение о том, что в число таких лиц, которые, возможно, не упомянуты должным образом в перечне, содержащемся в пункте 13.1, и вопрос о включении которых потребует, возможно, рассмотреть, входят распоряжающаяся сторона – в случаях, когда перевозчик отказывается следовать ее инструкциям, – и лицо, указанное в пункте 7.7. В ходе состоявшегося обсуждения было высказано предостережение относительно уместности ограничения каким бы то ни было образом осуществления права на возбуждение иска, поскольку такой принципиальный подход может вступить в противоречие с концепцией основополагающих прав, возможно прав человека, которые должны признаваться за любым лицом, обладающим достаточным интересом в требовании.

153. Было высказано мнение, что это положение может также рассматриваться как являющееся излишне ограничительным в отношении характера действий, которые могут быть предприняты. В этой связи был задан вопрос о причинах, в силу которых в пункте 13.1 рассматриваются только иски о возмещении убытков, а не иски об исполнении обязательств.

154. В отношении этого положения были далее высказаны критические замечания на том основании, что в нем в самом общем плане рассматриваются требования, заявляемые в отношении перевозчика или любой исполняющей стороны. Было высказано мнение, что регулирование только требований в отношении перевозчика представляет собой слишком ограничительный подход и приводит к недостаточно сбалансированному характеру этого положения. Согласно этой точке зрения положение о праве предъявлять иски должно также охватывать требования, заявляемые в отношении грузоотправителя по договору или грузополучателя, например, требования об уплате фрахта. Что касается требований, заявляемых в отношении исполняющей стороны, то было высказано мнение о том, что сфера действия этого положения является излишне широкой. С тем чтобы избежать коллизий с действующими императивными режимами, применимыми к наземным перевозчикам, было предложено ограничить сферу действия этого положения требованиями в отношении морских перевозчиков.

155. Что касается общей структуры этого положения, то критические замечания были высказаны в отношении использования подхода, основывающегося на признании исков, в отличие от признания права, что являлось бы более предпочтительным для многих правовых систем. Было отмечено, что признание исков применительно к ограниченному кругу лиц обладает преимуществом предсказуемости. Однако широкое предпочтение было выражено подготовке общего положения, признающего право любого лица требовать компенсации в тех случаях, когда это лицо понесло убытки или ущерб вследствие нарушения договора перевозки.

156. Определенная поддержка была выражена сохранению последнего предложения пункта 13.1, в котором, как было указано, содержится полезное правило, применимое как к искам из нарушения договора, так и к искам из деликта. В целом было сочтено, что в этом предложении должным образом отражен общий принцип, согласно которому при передаче какого-либо права лицо, которому это право передается, не может приобрести больше прав, чем лицо, от которого оно было получено. В то же время была высказана точка зрения о том, что вопрос об уступке или суброгации следует оставить на разрешение на основании применимого права. Противоположная точка зрения состояла в том, что этот вопрос должен регулироваться не с помощью норм частного международного права, а путем включения в проект документа единообразной нормы, регулирующей ситуации, когда требования заявляются третьими сторонами. В подобной ситуации было указано, когда иск к перевозчику предъявляется третьей стороной на основе внедоговорного требования, перевозчик должен иметь право на защиту, предоставляемую проектом документа, в частности на ограничение ответственности. Рабочая группа приняла к сведению это мнение.

157. Хотя широкая поддержка была выражена исключению пункта 13.1, Рабочая группа постановила отложить принятие решения по этому пункту до того момента, пока она не завершит рассмотрение проектов статей и не обсудит более подробно сферу применения проекта документа. К Секретариату была обращена просьба подготовить альтернативную формулировку в форме общего заявления, признающего право любого лица, обладающего законным интересом в договоре перевозки, осуществлять право предъявить иск в тех случаях, когда этому лицу причинены убытки или ущерб.

158. В контексте обсуждения пункта 13.1 было выражено мнение, что в проект документа следует включить положения, касающиеся вопросов применимого права и урегулирования споров с помощью арбитража. Хотя была высказана точка зрения о том, что потребности в подобных положениях не имеется и что решение этих вопросов должно быть полностью оставлено на усмотрение сторон, возобладало получившее широкую поддержку мнение, что подобные положения включить в проект документа следует. Широкая поддержка была выражена разработке таких положений на основе статей 21 и 22 Гамбургских правил. Были предложены и другие возможные модели, включая статьи 31 и 33 МДПГ, Постановление 44-2001 Европейского союза и Монреальскую конвенцию. Было указано, что потребуются принять решение о том, должна ли юрисдикция носить исключительный характер, как это предусматривается в европейском постановлении, или же нет, как это устанавливается в Конвенции МДПГ. Также будет необходимо принять решение о том, будет ли юрисдикционная оговорка связывать только стороны договора перевозки или же также и третьи стороны. Еще одно мнение состояло в том, что в проект документа следует также включить положения, побуждающие стороны использовать согласительные процедуры до обращения к другим механизмам регулирования споров, в большей мере предполагающим тяжбу сторон.

159. После обсуждения Рабочая группа просила Секретариат подготовить проект положений по вопросам юрисдикции и арбитража с возможными вариантами, отражающими различные мнения и предложения, высказанные в ходе вышеизложенного обсуждения.

b) Пункт 13.2

160. Было указано, что согласно правовому регулированию в ряде стран держателю коносамента право возбуждать иск будет предоставляться только в том случае, если держатель может предъявить коносамент и доказать, что были причинены убытки или ущерб. С этой точки зрения сочетание пунктов 13.2 и 13.3 приведет к вызывающему сомнения результату, состоящему в том, что держатель коносамента будет иметь возможность воспользоваться правом предъявить иск без доказывания факта причинения убытков или ущерба. В то же время в целом было сочтено, что первое предложение пункта 13.2 отвечает действующему в большинстве стран законодательству и служит полезной цели, в частности, поскольку устанавливается, что право держателя предъявлять иск не является исключительным. С этой же точки зрения было, однако, предложено, чтобы тот же принцип применялся и в случае пункта 13.1, когда никакого оборотного документа не выдавалось.

161. Были высказаны сомнения в отношении смысла слов "от имени" во втором предложении пункта 13.2. Хотя было сочтено, что второе предложение является необходимым для избежания ситуации, когда от перевозчика может потребоваться уплатить дважды, было достигнуто общее согласие с тем, что это положение следует уточнить в том, что касается суброгационных отношений, которые будут установлены между держателем коносамента и стороной, понесшей убытки или ущерб.

c) Пункт 13.3

162. Было вновь заявлено о том, что лицо, осуществляющее право предъявлять иск согласно договору перевозки, не должно зависеть от содействия держателя оборотного документа, если убытки понесло это лицо, а не такой держатель. Были высказаны сомнения в отношении действия положения, согласно которому истец должен доказать, что держателю не были причинены убытки. Рабочая группа согласилась с тем, что этот вопрос придется, возможно, обсудить на более позднем этапе.

6. Проект статьи 14 (Срок исковой давности)

163. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 14:

"14.1 Перевозчик освобождается от любой ответственности в отношении груза, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение одного года. Грузоотправитель по договору освобождается от любой ответственности в соответствии с главой 7 настоящего документа, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение одного года.

14.2 Срок, упомянутый в статье 14.1, начинается в день, когда перевозчик завершает сдачу соответствующего груза в соответствии со статьей 4.1.3 или 4.1.4, или, в тех случаях, когда груз не был сдан, – в последний день, когда груз должен был быть сдан. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.

14.3 Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления,

сделанного заявителю требования. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.

14.4 Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным в соответствии с настоящим документом, даже по истечении срока исковой давности, упомянутого в статье 14.1, если иск о возмещении предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах

- а) срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство; или
- б) 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, либо
 - i) оплатило требование, либо
 - ii) получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

[14.5 Если зарегистрированный владелец судна опровергает презумпцию того, что он является перевозчиком в соответствии со статьей 8.4.2, иск фрахтователю по бербоут-чартеру может быть предъявлен даже после истечения срока исковой давности, упомянутого в статье 14.1, если такой иск предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах

- а) срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство; или
- б) 90 дней, начиная со дня, когда зарегистрированный владелец
 - i) доказывает, что судно было зафрахтовано на условиях бербоут-чартера в момент перевозки; и
 - ii) надлежащим образом идентифицирует фрахтователя по бербоут-чартеру.]"

а) Общие замечания

164. Было напомнено о том, что проект статьи 14, касающийся срока исковой давности, был обсужден в общем виде Рабочей группой на ее девятой сессии (A/CN.9/510, пункт 60). Было отмечено, что с учетом положений о сроке исковой давности в Гаагских и Гаагско–Висбийских правилах в пункте 14.1 предусматривается срок в один год в качестве основного срока давности для предъявления исков к перевозчику и грузоотправителю по договору, причем в качестве вопроса о принципиальном подходе возможность принятия иного срока, например в два года, как это устанавливается в Гамбургских правилах, остается открытой для рассмотрения Рабочей группой. Было отмечено, что целью пункта 14.2 является разъяснение основы, на которой рассчитывается начало течения срока исковой давности, с целью преодоления проблем, которые возникали на практике в связи с ранее принятыми конвенциями. Пункт 14.3 был охарактеризован в качестве важного положения, которое основано на Гаагско–Висбийских и Гамбургских правилах и целью которого является разъяснение юридической возможности продления срока давности. Было разъяснено, что пункт 14.4 также основывается на Гаагско–Висбийских и Гамбургских правилах

и что пункт 14.5 был заключен в квадратные скобки, с тем чтобы отразить его связь с устанавливаемым в подпункте 8.4.2 правилом, которое также заключено в квадратные скобки, в вопросе о случаях, когда у истца не будет иметься возможности своевременно установить личность перевозчика.

b) Пункт 14.1

165. Принцип установления срока исковой давности, как он излагается в пункте 14.1, получил общую поддержку. Был задан вопрос о том, почему согласно этому пункту перевозчик освобождается от ответственности за груз после истечения срока исковой давности, но ничего не говорится об освобождении от ответственности исполняющих сторон. Предложению о включении в сферу действия этого положения также и исполняющих сторон была выражена поддержка.

166. Было признано, что включение во второе предложение пункта 14.1 нормы о сроке исковой давности в отношении грузоотправителя по договору представляет собой новаторский подход. В отношении этой новеллы были высказаны некоторые общие сомнения, однако это положение также получило поддержку и было указано, что оно отражает сбалансированный подход к вопросу об ограничении срока, в течение которого иски могут предъявляться как к перевозчикам, так и к грузоотправителям по договору. Был задан вопрос о причинах установления срока исковой давности для грузоотправителей по договору только применительно к их ответственности согласно статье 7 проекта документа и неупоминания также об ответственности грузоотправителей по договору в соответствии с другими статьями, например статьей 9. Было высказано мнение, что в сферу действия этого положения должны быть включены все стороны, которые могут нести ответственность согласно договору перевозки, и что на все такие стороны должен распространяться один и тот же срок исковой давности. Еще одно предложение состояло в том, чтобы не включать в пункт 14.1 конкретную ссылку на перевозчиков или грузоотправителей по договору, а просто указать, что предъявление любого иска согласно проекту документа не будет допускаться после истечения срока, который предстоит согласовать Рабочей группе. Другой вопрос, заданный в связи со вторым предложением этого пункта, касался причин упоминания только о грузоотправителях по договору, а не о других лицах, на которых согласно статье 7 распространяются те же обязанности и ответственность, что и на грузоотправителей по договору. Еще один вопрос был связан с возможной ошибкой в пункте 7.7, в котором при упоминании положений, касающихся прав и иммунитетов грузоотправителя по договору, содержится ссылка на главу 13, а не на главу 14.

167. В связи с пунктом 14.1 был поднят важный терминологический вопрос. Было отмечено, что в комментарии к этому положению (A/CN.9/WG.III/ WP.21, пункт 208) указывается, что по истечении срока исковой давности потенциальный истец утрачивает соответствующие права, и в силу этого было высказано мнение о том, что в проекте статьи 14.1 речь идет о погасительных сроках, а не о сроках исковой давности. Было отмечено, что это разграничение имеет весьма важное значение, особенно для систем гражданского права, в которых законодательство, устанавливающее погасительный срок применительно к какому-либо праву, не будет, как правило, допускать

приостановления течения этого срока. Что касается вопроса о регулировании срока исковой давности на основании принципов *lex fori* или *lex contractus*, то было указано, что согласно некоторым действующим международным документам, таким как Римская конвенция о праве, применимом к договорным обязательствам, применяться должен *lex contractus*, поскольку вопросы о сроках для подачи исков из договоров перевозки будут регулироваться правом, регулирующим сам договор. В то же время в некоторых правовых системах этот вопрос будет рассматриваться как вопрос гражданской процедуры, подлежащий регулированию на основании *lex fori*. Было высказано мнение, что любых неясностей в отношении погасительных сроков в сравнении со сроками исковой давности следует тщательно избегать с тем, чтобы обеспечить предсказуемость применения положений, касающихся сроков подачи исков.

168. В ходе обсуждения значительную поддержку получило мнение о необходимости сохранения соответствующего Гагским и Гагско–Висбийским правилам срока в один год, как он оговаривается в этом пункте. Кроме того, было высказано мнение о том, что срок в один год позволит избежать создания ситуации, при которой дополнительный год рассматривается не в качестве срока, создающего существенные преимущества для сторон, а скорее в качестве приводящего к крупным проблемам с точки зрения увеличения неопределенности как применительно к таким практическим аспектам дела, как сохранение доказательств, так и в отношении нерешенного вопроса о потенциальной ответственности по требованиям. С другой стороны, поддержка была также высказана мнению о том, что срок в один год является недостаточно длительным для того, чтобы можно было отыскать надлежащую сторону, против которой должен быть возбужден иск, если учитывать сложность современных дел и количество участвующих сторон, и что более уместным представляется двухлетний срок, как он, например, устанавливается в Гамбургских правилах. Другое предложение состояло в том, чтобы продлить годичный срок до трех лет для случаев намеренных противоправных действий. Было отмечено, что продолжительность срока исковой давности должна быть справедливой и сбалансированной и что она должна компенсировать другие изменения, которые могут быть внесены проектом документа в целом в распределение рисков между сторонами. Было высказано предостережение в связи с тем, что правила, касающиеся срока исковой давности, вызвали трудности толкования в других транспортных конвенциях, и к Рабочей группе был обращен настоятельный призыв согласовать простое и эффективное правило.

169. Было внесено предложение заключить указание срока в один год в квадратные скобки или, альтернативно, просто включить пустые квадратные скобки и не указывать какого-либо конкретного срока. Рабочая группа просила Секретариат заключить слово "одного" в квадратные скобки и подготовить пересмотренный вариант пункта 14.1 с должным учетом высказанных мнений.

с) Пункт 14.2

170. Хотя необходимость в очень четкой и легко установимой дате для начала течения срока исковой давности получила широкую принципиальную поддержку, были также выражены сомнения относительно выбора в пункте 14.2 в качестве этой даты дня сдачи груза в соответствии с договором перевозки, как в подпунктах 4.1.3 или 4.1.4 устанавливается этот день. Было высказано мнение,

что день сдачи груза, предусматриваемый в договоре перевозки, может представлять собой намного более раннюю дату, чем день фактической сдачи и что порядок, при котором будет оговариваться именно этот день, будет неблагоприятным для грузополучателя. Далее была выражена точка зрения, состоявшая в том, что более целесообразно было бы в качестве даты начала течения срока предусмотреть фактический день сдачи груза. Рабочей группе было напомнено, что концепция "сдачи груза" в проекте документа не определяется, поскольку выработка такого определения этого понятия, которое было бы удовлетворительным для большинства правовых систем, была сочтена невозможной и в силу этого этот вопрос был оставлен на урегулирование на основании национального права. Было отмечено, что выбор дня сдачи груза, предусматриваемого в договоре перевозки, преследовал цель избежать неопределенности в вопросе о том, означает ли поставка фактическую сдачу груза или же она означает дату, на которую перевозчик предлагает груз к сдаче, или какой-либо иной момент в процессе поставки. Было также отмечено, что фактическая сдача груза может быть в одностороннем порядке отсрочена грузополучателем и что вся эта процедура может в значительной степени зависеть от местных таможенных властей и правил, что вызовет большую неопределенность в вопросе о дне сдачи и начале течения срока исковой давности. Было высказано мнение, что, с тем чтобы избежать создания неопределенности, необходимо избрать в качестве дня начала течения срока ту дату, которую будет легко установить всем сторонам.

171. Была также выражена обеспокоенность в связи с выбором последнего дня, когда груз должен быть сдан, в качестве даты начала течения срока исковой давности в тех случаях, когда груз сдан не был. Было указано, что если стороны не пришли к согласию, то согласно подпункту 6.4.1, в котором рассматриваются вопросы задержки, сдача должна будет произойти до истечения срока, которого было бы разумно ожидать от заботливого перевозчика, а такую дату также весьма нелегко установить.

172. Другой вопрос, поднятый в связи с пунктом 14.2, касался той возможной ситуации, когда истец будет ожидать конца срока исковой давности для заявления своего требования, что может послужить препятствием для предъявления ему встречного иска по причине истечения срока давности. Было высказано мнение, что возможное решение этой проблемы могло бы состоять во включении встречных исков в число оснований, предусматриваемых для предоставления дополнительного срока согласно подпункту 14.4(b)(ii) проекта документа (см. пункт 177 ниже).

173. Было высказано также предположение о том, что применительно к искам в отношении грузоотправителя по договору следует установить иной день начала течения срока давности, чем применительно к искам в отношении перевозчика.

174. Рабочая группа просила Секретариат сохранить текст пункта 14.2 и подготовить, возможно, альтернативные варианты, отражающие высказанные мнения.

d) Пункт 14.3

175. Рабочая группа сочла содержание пункта 14.3 в целом приемлемым.

e) Пункт 14.4

176. Была высказана обеспокоенность в связи с подпунктом 14.4(b)(ii), в котором устанавливается, что иск о возмещении при некоторых обстоятельствах может быть предъявлен лицу, признанному ответственным в соответствии с проектом документа, после истечения срока исковой давности, предусмотримого в пункте 14.1. Было отмечено, что в некоторых странах системы гражданского права возбудить иск о возмещении невозможно до вынесения окончательного решения по соответствующему делу, и было высказано мнение о том, что срок в 90 дней, предусмотримый в подпункте 14.4(b)(ii), должен быть скорректирован таким образом, чтобы началом его течения была дата вступления в силу судебного решения. Эта позиция получила поддержку, и была предложена альтернативная формулировка, согласно которой течение срока в 90 дней должно начинаться со дня, когда судебное решение в отношении лица, против которого заявляются регрессные требования, становится окончательным и не подлежащим обжалованию.

177. Было высказано мнение, что обеспокоенность, выраженная в связи с возможной ситуацией, когда поздняя дата возбуждения исков согласно пункту 14.1 послужит препятствием для возбуждения встречных исков (см. пункт 172 выше), может быть снята с помощью разрешения предъявлять встречные иски после истечения срока исковой давности при условии, что они возбуждаются в течение 90 дней после вручения повестки о рассмотрении основного иска, как это предусматривается в подпункте 14.4(b)(ii) в его нынешней редакции. Еще одно предложение состояло в том, чтобы урегулировать вопрос о встречных исках в отдельном проекте статьи, притом, однако, чтобы этот вопрос разрешался в порядке, аналогичном подпункту 14.4(b)(ii).

178. Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект пункта 14.4 с должным учетом высказанных мнений.

f) Пункт 14.5

179. Было напомнимено, что пункт 14.5 приводится в квадратных скобках по причине его связи с подпунктом 8.4.2, который также заключен в квадратные скобки, и что если будет принято решение об исключении подпункта 8.4.2, то весь текст пункта 14.5 будет также исключен как более не являющийся необходимым. Было подтверждено, что цель этого положения состоит в том, чтобы учесть ситуацию истца, который может столкнуться с опасностью пропуска срока исковой давности не по своей собственной вине, если зарегистрированный владелец судна укажет фрахтователя по бербоут-чартеру согласно подпункту 8.4.2 лишь по истечении слишком длительного времени.

180. Не упуская из вида того факта, что судьба этого положения зависит от решения вопроса о подпункте 8.4.2, Рабочая группа выразила поддержку принципу, отраженному в пункте 14.5, а также предусмотримому сроку в 90 дней. В то же время были высказаны сомнения по вопросу о том, что это положение будет сколь-либо полезным для заинтересованных в грузе истцов, которые испытывают сложности с установлением личности перевозчика, поскольку в случае, если зарегистрированный владелец судна успешно

опровергнет установленную презумпцию, истцу потребуется возбудить новый иск в отношении фрахтователя по бербоут–чартеру.

181. Было высказано мнение, что подпункты (i) и (ii) пункта 14.5 (b) следует свести воедино, поскольку подпункт (ii) может быть сочтен устанавливающим условие, достаточно жесткое для того, чтобы охватить подпункт (i). Хотя было признано, что уже сам объем обычного бербоут–чартера – в дополнение к вероятности, что он будет включать определенную конфиденциальную информацию, – делает практически нецелесообразным его предъявление в рамках производства, было сочтено, что вопросы о доказывании фактов зарегистрированным владельцам судна могут быть объединены в одном едином условии.

182. Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект пункта 14.4 с должным учетом высказанных мнений. Было также отмечено, что Рабочая группа просила Секретариат сохранить подпункт 8.4.2 в квадратных скобках и обратилась с аналогичной просьбой к Секретариату в отношении пункта 14.5 с учетом того факта, что судьба этого последнего положения связана с решением вопроса о подпункте 8.4.2.

7. Проект статьи 15 (Общая авария)

183. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 15:

"15.1 Ничто в настоящем документе не препятствует применению положений договора перевозки или национального законодательства, касающихся распределения убытков по общей аварии.

15.2 С исключением положения о сроке исковой давности, положения настоящего документа, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии, и обязанность перевозчика компенсировать грузополучателю оплату им такого взноса или расходов по спасанию".

a) Общие замечания

184. Рабочей группе было напомнено о том, что она в общем виде обсудила проект статьи 15, касающийся общей аварии, на своей десятой сессии в связи с пунктом 5.5 (см. A/CN.9/510, пункты 137–143). Было вновь указано, что проект статьи 15 в значительной мере основывается на статье 24 Гамбургских правил и что с помощью статьи 15 проекта документа предполагается создать возможность для включения в договор перевозки положений Йорк–Антверпенских правил (1994 год), касающихся общей аварии. Было отмечено, что при составлении текста проекта статьи 15 предполагалось отразить принцип, в соответствии с которым сначала проводится распределение убытков по общей аварии и устанавливается размер взноса по общей аварии, а затем согласно пункту 15.2 будут разрешаться вопросы ответственности на том же основании, что и вопросы ответственности в связи с требованием, заявляемым владельцем груза из утраты или повреждения груза. Утверждалось, что урегулирование двух этих видов требований на основе одних и тех же правил ответственности является разумным, поскольку эти требования отражают две стороны одного и того же набора фактов. Кроме того, было отмечено, что принципы общей аварии

очень давно применяются в морском коммерческом праве и что они являются составной частью национальных режимов большинства стран в области морских перевозок.

185. Сохранение применения правил об общей аварии в качестве свода норм, не зависящего от применения положений проекта документа, получило широкую поддержку. Хотя завязалась недолгая дискуссия по вопросу о необходимости специального включения положений, аналогичных положениям статьи 15, для выполнения этой задачи, этот проект статьи в его нынешней редакции получил общую поддержку. Было указано, однако, что статья 24 Гамбургских правил была включена в результате того факта, что в этой Конвенции содержатся специальные правила ответственности, и что в Гаагских и Гаагско–Висбийских правилах не имеется специальных положений об общей аварии, хотя в статье V этих Правил и содержится заявление о том, что "ничто в настоящих Правилах не препятствует внесению в коносамент какого-либо правомерного положения, касающегося общей аварии". Было вновь отмечено, что это заявление в Гаагских и Гаагско–Висбийских правилах позволяет применять Йорк–Антверпенские правила об общей аварии, однако было указано также, что в этом вопросе имеются неясности, в результате чего он толковался в различных судебных решениях. Было высказано мнение, что в силу того, что положения об ответственности, включенные в проект документа, более тесно соответствуют Гаагским и Гаагско–Висбийским правилам, было бы уместно исключить статью 15, касающуюся общей аварии, как не являющуюся необходимой, без каких-либо опасений относительно того, что это затруднит применение правил об общей аварии. В то же время в ответ было указано, что включение статьи, аналогичной проекту статьи 15, играет весьма полезную роль в разъяснении взаимосвязи между проектом документа и правилами об общей аварии и что это может существенно сократить необходимость в возможном принятии судебных решений по этому вопросу.

b) Пункт 15.1

186. Сохранение практики включения Йорк–Антверпенских правил об общей аварии в договоры перевозки получило широкую поддержку, и Рабочая группа сочла содержание пункта 15.1 в целом приемлемым.

c) Пункт 15.2

187. Хотя было выражено общее согласие с тем, что пункт 15.1 служит разъяснению вопроса о включении правил об общей аварии и обеспечению возможности их включения, был задан вопрос о необходимости пункта 15.2 в проекте документа. Был выдвинут аргумент о том, что правила об ответственности, содержащиеся в договоре перевозки, будут применяться независимо от включения пункта 15.2 и что соответствующее заявление в пункте 15.2 лишь запутывает этот вопрос.

188. Была также выражена поддержка сохранению пункта 15.2, причем были внесены предложения об изменении его редакции. Было отмечено, что вступительная формулировка пункта 15.2, содержащая ссылку на срок исковой давности, преследует цель указать, что положения о сроке исковой давности не применяются к расчету взносов по общей аварии, однако было высказано мнение, что для выражения этого намерения может быть найдена более четкая

формулировка. В этой связи было также высказано предположение о том, что Рабочая группа, возможно, пожелает подготовить отдельное положение о сроке исковой давности применительно к расчету взносов по общей аварии, например предусмотреть, что течение срока исковой давности применительно к общей аварии начинается с момента составления акта об общей аварии. Этот подход получил определенную поддержку.

189. Кроме того, был задан вопрос о том, следует ли включить ответственность за убытки, причиненные задержкой и контрсталийным простоем, в содержащийся в пункте 15.2 перечень тех видов ответственности, которые согласно проекту документа должны учитываться при разрешении вопросов об отказах во взносах по общей аварии.

190. Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект пункта 15.2 с должным учетом высказанных мнений.

8. Проект статьи 16 (Другие конвенции)

191. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 16:

"16.1 Настоящий документ не меняет прав и обязанностей перевозчика или исполняющей стороны, предусмотренных в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности в отношении эксплуатации [морских] судов.

16.2 На основании положений настоящего документа не возникает ответственности за утрату или повреждение или задержку в сдаче багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо конвенции или национальному законодательству, касающемуся морской перевозки пассажиров и багажа.

16.3 На основании положений настоящего документа не возникает ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

а) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо в соответствии с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или

б) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции".

а) Общие замечания

192. Рабочая группа заслушала разъяснения о том, что статья 16, посвященная другим конвенциям, основывается на статье 25 Гамбургских правил при том, что в проекте документа порядок очередности подпунктов был несколько изменен. Кроме того, было отмечено, что в проект документа не включена статья, которая соответствовала бы статье 25.2 Гамбургских правил и которая касалась бы

других конвенций по вопросам юрисдикции и арбитража, поскольку в настоящий момент проект документа не содержит глав, посвященных таким вопросам. Было высказано мнение, что Рабочая группа, возможно, пожелает включить аналогичное положение в проект документа, если будет принято решение о включении в него также и положений, касающихся вопросов юрисдикции и арбитража. Было сделано дополнительное замечание о том, что, если подобное положение будет включено в проект документа, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о включении специальных ссылок на Брюссельскую конвенцию о юрисдикции и исполнении решений по гражданским и торговым делам (1968 год) и любые последующие правила, а также на Нью-Йоркскую конвенцию о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (1958 год).

193. Было также дано разъяснение о том, что статья 25.5 Гамбургских правил не была включена в проект документа по причине вопросов, связанных со сферой применения. Было отмечено, что Рабочая группа может пожелать вернуться к рассмотрению возможности дополнительного включения какого-либо положения, аналогичного статье 25.5 Гамбургских правил, после того, как она примет решение относительно сферы применения проекта документа.

194. Проект статьи 16 получил общую поддержку в качестве полезного и уместного дополнения к проекту документа.

195. Было отмечено, что в статье 16 ставится цель оговорить взаимосвязь между проектом документа и другими международными конвенциями, но что перечень таких других международных конвенций, которые могут быть затронуты проектом документа, является намного более объемным, чем список, приводимый в статье 16, и может включать, например, Международную конвенцию об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ (1996 год). Было высказано мнение, что во избежание риска пропустить ту или иную конвенцию в конкретном перечне соответствующих документов следует включить общую оговорку о том, что проект документа не будет затрагивать других международных конвенций, касающихся вопросов ограничения ответственности. Этот подход получил определенную поддержку, однако было высказано настоятельное предостережение в связи с тем, что слишком общее заявление, например заявление о том, что преимущественную силу будут иметь все другие конвенции, содержащие положения об ограничении ответственности, может неверно отразить намерения Рабочей группы. Было также высказано мнение о том, что Рабочей группе следует тщательно изучить перечень других соответствующих конвенций с учетом того факта, что проект документа – в отличие от Гамбургских правил, на которых основывается проект статьи 16, – регулирует вопросы ответственности не только перевозчика, но и грузоотправителя по договору, причем на императивной основе.

b) Пункт 16.1

196. Было высказано предположение о том, что для некоторых государств, стремящихся избежать коллизий с другими транспортными конвенциями, было бы полезно, если бы в пункт 16.1 была добавлена формулировка, указывающая, что проект документа будет иметь преимущественную силу по отношению к другим транспортным конвенциям, кроме как в отношении государств, не

являющихся участниками проекта документа. Было указано, что это добавление будет играть особенно полезную роль, если Рабочая группа примет решение о применении проекта документа к перевозкам "от двери до двери", но что оно будет также выполнять полезные функции, если Рабочая группа остановит свой выбор на применении к перевозкам "от порта до порта".

197. Было отмечено, что слово "морских" в пункте 16.1 приводится в квадратных скобках, и было предложено исключить это слово, поскольку в контексте Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (2000 год) использование этого термина может вызвать трудности в решении вопроса о том, какая из конвенций подлежит применению.

c) Пункт 16.2

198. Пункт 16.2 получил поддержку, однако было предложено исключить из последней строки этого пункта слово "морской", поскольку перевозка пассажиров и багажа не только морским, но и, например, автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом регулируется целым рядом конвенций, и в проекте документа было бы полезно разъяснить, что он не преследует цели затрагивать применение этих конвенций.

199. Рабочая группа сочла содержание пункта 16.2 в целом приемлемым и с учетом редакционного решения в отношении пункта 16.1 постановила заключить слово "морской" в квадратные скобки.

d) Пункт 16.3

200. Было разъяснено, что список конвенций в пункте 16.3 является неполным, поскольку перечисленные документы дополнялись новыми протоколами и поправками, например, Протоколом 1998 года о внесении поправок в Венскую конвенцию о гражданской ответственности за ядерный ущерб 1963 года. Было указано, что следует внимательно рассмотреть этот список и подготовить его точный и обновленный вариант.

201. Было высказано предположение о том, что в дополнение к перечисленным в пункте 16.3 могут быть указаны и другие конвенции, касающиеся вопросов ответственности, например в связи с загрязнением и несчастными случаями. В то же время были высказаны сомнения относительно уместности расширения списка конвенций подобным образом, и было сделано настоятельное предостережение о необходимости включения в перечень только тех конвенций, с которыми проект документа может вступить в коллизию. Было высказано мнение, что список конвенций, приводимый в пункте 16.3 и в статье 25.3 Гамбургских правил, может являться результатом требований Конвенции о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов (1971 год).

202. Рабочая группа просила Секретариат обновить перечень конвенций и документов в пункте 16.3 и подготовить пересмотренный проект пункта 16.3 с должным учетом высказанных мнений.

9. Проект статьи 17 (Пределы свободы договора)

203. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 17:

"17.1(a) Если в настоящем документе не предусмотрено иное, любое договорное условие, которое противоречит положениям настоящего документа, является ничтожным в тех случаях и в той степени, в которых его цель или последствия заключаются прямо или косвенно в исключении, [или] ограничении [, или увеличения] ответственности за нарушение какого-либо обязательства перевозчика, исполняющей стороны, грузоотправителя по договору, распоряжающейся стороны или грузополучателя в соответствии с положениями настоящего документа.

b) [Несмотря на пункт (a), перевозчик или исполняющая сторона могут увеличить свою ответственность или обязательства в соответствии с настоящим документом.]

c) Любое условие о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза является ничтожным.

17.2 Несмотря на положения глав 5 и 6 настоящего документа, перевозчик и любая исполняющая сторона могут на основании договора перевозки исключать или уменьшать свою ответственность за утрату или повреждение груза, если

a) грузом являются живые животные или

b) характер или состояние груза или же обстоятельства и условия, в которых осуществляется перевозка, таковы, что они являются разумным оправданием для специального соглашения, при условии, что это не затрагивает обычных коммерческих поставок, осуществляемых в рамках обычных перевозок, и не выдается и не предполагается выдавать никакого оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи".

a) *Название*

204. В редакционном плане было предложено пересмотреть название этого проекта статьи, с тем чтобы более точно отразить содержание этого положения, которое касается не "пределов свободы договора" в целом, а договорных условий, ограничивающих или повышающих уровень ответственности, которая лежит на различных сторонах, участвующих в договоре перевозки.

b) *Пункт 17.1*

i) *Подпункт 17.1(a)*

205. В центре внимания при обсуждении стояли слова "или увеличения", которые в квадратных скобках содержатся в пункте 17.1. С целью обеспечения сбалансированного и равного режима для грузоотправителя по договору и перевозчика согласно проекту документа было высказано мнение о том, что традиционное решение, позволяющее перевозчику увеличивать свою ответственность, должно быть распространено на грузоотправителя по договору. В ответ было выражено мнение, получившее широкое распространение и состоявшее в том, что в то время как возможность для перевозчика увеличивать свою ответственность должна быть признана, как это и сделано в Гаагских

правилах, грузоотправитель по договору должен быть защищен от действия оговорок, которые могут увеличить его ответственность, особенно в случае договоров, заключаемых на стандартных условиях. Было высказано общее мнение о том, что при изучении вопроса о сбалансированности прав и обязательств применительно к грузоотправителю по договору и перевозчику следует учитывать тот факт, что за очевидным исключением ряда весьма крупных грузоотправителей грузоотправитель по договору будет, как правило, являться более слабой стороной на переговорах и ему, таким образом, должна быть обеспечена защита. Другое мнение состояло в том, что пункт 17.1 вообще не должен затрагивать грузоотправителя по договору, распоряжающуюся сторону или грузополучателя. В ответ на вопрос о возможности для перевозчика увеличивать свою ответственность согласно МДПГ было разъяснено, что такое увеличение не является необходимым с учетом того факта, что по МДПГ предусматривается более высокий предел ответственности.

206. Что касается ответственности, лежащей на распоряжающейся стороне, то была высказана точка зрения о том, что оговорки, ограничивающие или увеличивающие такую ответственность, требуют дальнейшего обсуждения. Было высказано предположение о том, что, возможно, также потребуются предусмотреть ответственность агентов или служащих договаривающихся сторон.

207. Было внесено предложение предусмотреть в проекте статьи 17 особый режим для договоров, заключенных грузоотправителями и перевозчиками в ходе конкурентных переговоров. Было указано, что стороны таких договоров (которые иногда называются "искусственными сторонами") должны обладать свободой согласовывать условия по своему собственному выбору. Если таким сторонам будет разрешено согласовывать договорные условия об увеличении или сокращении их ответственности в отношениях между собой, то такие оговорки не должны затрагивать третьи стороны.

208. В ответ на это предложение об исключении некоторых "договоров, заключенных в ходе конкурентных переговоров между искусственными сторонами", было указано на ряд важных моментов, вызывающих беспокойство. Один из них был связан с соображением, которое было описано как "практическая невозможность" выработки четкого определения. В то время как в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах устанавливается относительно легкий порядок проведения разграничения между вопросами, включаемыми в сферу действия этих конвенций и исключаемыми из нее, поскольку разграничительным фактором является традиционный коносамент, такой разграничительный элемент в проекте документа отсутствует, так как предполагается его применение к "договорам [морской] перевозки грузов". Соответственно в проект документа должны включаться четкие определения для указания точных границ любых исключений. Было отмечено, что договор на перевозку определенного объема груза, который также называется "океанским транспортным договором", или "ОТД", имеет некоторые отличительные характеристики по сравнению с договором перевозки. Кроме того, используются такие формулировки, как "договор фрахтования", "договор на перевозку определенного объема груза", "договор на перевозку определенного тоннажа груза" и "договор на перевозку определенного количества груза", которые, в зависимости от конкретной правовой системы, рассматриваются, как

представляется, в качестве синонимов. Характеристики таких договоров заключаются в следующем: перевозчик обязуется исполнить "общее" обязательство (т.е. определенное в общих чертах обязательство, которое впоследствии потребуются уточнить) перевести оговоренное количество груза; в договоре на данный момент еще не указываются названия судов; количество груза является значительным, и он должен быть перевезен на нескольких судах в течение определенного срока; фрахт рассчитывается на основе согласованного удельного показателя или в качестве паушальной суммы; и риск задержки лежит на перевозчике. Таким образом, договор на перевозку определенного объема груза имеет много общих характеристик с рейсовой чартер-партией. В то же время перевозка отдельных партий грузов согласно такому договору будет в императивном порядке регулироваться Гаагскими или Гаагско-Висбийскими правилами. Было указано, что это противоречит утверждениям тех, кто выступает за исключение подобных договоров из сферы применения проекта документа, поскольку согласно действующей в настоящее время практике ни один мелкий грузоотправитель никогда не принуждается к заключению так называемых "договоров обслуживания" (которые в подобном случае являлись бы договорами присоединения), и что эта практика не будет изменена в силу проекта документа, если договоры обслуживания будут исключены из сферы его применения. Основопологающее различие заключается в том, что при нынешней ситуации такие договоры не могут быть навязаны мелким грузоотправителям, поскольку к отдельным партиям груза в обязательном порядке применяются Гаагские правила. Если сфера применения проекта документа будет сужена предлагаемым образом, то эта защита будет утрачена и стороны столкнутся с ситуацией, которая господствовала в XIX веке.

209. Второй момент, вызвавший обеспокоенность, был связан с тем, что исключение перевозок отдельных партий, осуществляемых согласно договору о перевозке определенного объема груза, из сферы действия проекта документа будет представлять собой революцию в правовом регулировании и сузит эту сферу до такой степени, что проект документа практически не найдет себе применения в ряде секторов. Предлагаемое исключение было охарактеризовано в качестве первого шага к практической ликвидации режима Гаагских правил, который был установлен для защиты лиц, заинтересованных в грузе. В этом контексте было указано, например, что от 80 до 85 процентов контейнерных перевозок в Соединенных Штатах в настоящее время осуществляются, по оценкам, на основании договоров о перевозке определенного объема груза.

210. Обеспокоенность была также выражена в связи с еще одним аспектом, касающимся применения национального законодательства. Было указано, что исключение договоров обслуживания из сферы действия проекта документа может создать конкурентные преимущества для океанских перевозчиков по сравнению с перевозчиками, не использующими суда (НИСП), поскольку национальное законодательство будет, например, разрешать "индивидуальному океанскому общему перевозчику" заключать "договор обслуживания" или "океанский транспортный договор", однако это не будет разрешаться НИСП (грузовому экспедитору, выступающему в качестве принципала). Таким образом, проект документа значительно изменит юридическую ситуацию в том, что касается конкуренции на некоторых крупных внутренних рынках. Было указано, что такой цели не может ставиться перед международной конвенцией и что это

побочное последствие предлагаемого исключения нанесет огромный ущерб сектору экспедиторов грузов.

211. Четвертый момент, вызвавший обеспокоенность, был связан с созданием возможности отказываться от применения проекта документа по выбору сторон. Было указано, что согласно этому предложению предусматривается, что проект документа будет применяться на субсидиарной основе, т.е. в случае, когда искушенные стороны не примут иного решения. Это равнозначно созданию возможности отказываться от применения проекта документа по выбору сторон. Было указано, что любое положение, предусматривающее возможность отказываться от применения или соглашаться на него, будет представлять собой основополагающее изменение в концептуальном подходе, на котором основываются большинство международных конвенций в области морских перевозок грузов.

212. В ответ на эти моменты, вызвавшие обеспокоенность, было указано, что предложение о проекте положения, исключающего "договоры, заключенные в ходе конкурентных переговоров между искушенными сторонами", будет представлено Секретариату до следующей сессии Рабочей группы. Вышеупомянутая обеспокоенность будет учтена при работе над текстом этого предложения. Было указано, что это предложение, хотя оно и носит новаторский характер, является отнюдь не столь революционным, как этого можно было бы опасаться, поскольку оно основывается на аналогии между договорами обслуживания и чартер-партиями и приведет лишь к увеличению объема действующего в настоящее время исключения чартер-партий из сферы применения Гагских и Гагско-Висбийских правил. Была выражена заинтересованность в предложении об исключении договоров, заключенных в ходе конкурентных переговоров.

213. После обсуждения Рабочая группа постановила сохранить текст подпункта 17.1(a) проекта документа, включая слова "или увеличения", в квадратных скобках для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий, возможно на основе одного или нескольких новых предложений.

ii) Подпункт 17.1(b)

214. Рабочая группа сочла содержание подпункта 17.1(b) в целом приемлемым. Было принято решение снять квадратные скобки, в которые заключено это положение.

iii) Подпункт 17.1(c)

215. Рабочая группа сочла содержание подпункта 17.1(c) в целом приемлемым.

c) Пункт 17.2

i) Подпункт 17.2(a)

216. Было напомнено о том, что на девятой сессии Рабочей группы подпункт 17.2(a), который допускает исключение или ограничение ответственности перевозчика и исполняющей стороны за утрату или повреждение груза, когда таким грузом являются живые животные, получил широкую поддержку. Было вновь указано, что это исключение является традиционным и что в Гагских и

Гаагско-Висбийских правилах живые животные исключаются из определения груза. Было отмечено, что на торговлю живыми животными приходится лишь очень незначительная доля в общем объеме перевозок. В то же время была выражена обеспокоенность в связи с тем, что перевозчику дается право исключать или ограничивать ответственность за утрату или повреждение груза, если таким грузом являются живые животные. Было указано, что было бы лучше совсем исключить перевозку живых животных из сферы применения проекта документа вместо того, чтобы допускать возможность исключения ответственности (см. A/CN.9/510, пункт 64). Поддержка была выражена одобрению текста подпункта 17.2(a) без изменений. Решительную поддержку получила также точка зрения о том, что, хотя традиционное исключение в отношении живых животных следует сохранить, проект документа не должен попросту признавать любые оговорки, которые будут "исключать или ограничивать" ответственность перевозчика и любой исполняющей стороны в случаях перевозки живых животных. Перевозчик или исполняющая сторона не должны иметь возможности полностью исключить любую свою ответственность, например, в случае серьезной или намеренной вины или неправомерного поведения применительно к обращению с живыми животными или в случае, когда перевозчик или исполняющая сторона не соблюдают инструкций, которые дал грузоотправитель по договору. В то же время еще одна точка зрения состояла в том, что в проекте документа следует конкретно оговорить обстоятельства, при которых ответственность перевозчика или исполняющей стороны может быть исключена в случае перевозки живых животных. Было высказано мнение, что ссылка на "свойственный товару порок" может оказаться в этом отношении полезной, например, для установления того, что перевозчику, перевозящему больной скот, может быть разрешено исключить свою ответственность. В целом было сочтено, однако, что концепция свойственного товару порока, которая уже охватывается подпунктом 17.2(b), трудно поддается характеристике в случае живых животных.

217. После обсуждения Рабочая группа постановила сохранить содержание подпункта 17.2(a) в проекте документа для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий. К Секретариату была обращена просьба подготовить альтернативную формулировку, ограничивающую способность перевозчика и исполняющей стороны, перевозящих живых животных, исключать свою ответственность в случае серьезной вины или неправомерного поведения.

ii) Подпункт 17.2(b)

218. Рабочая группа сочла содержание подпункта 17.2(b) в целом приемлемым.

В. Сфера применения проекта документа

1. Общее обсуждение

219. Рабочая группа согласовала порядок рассмотрения вопроса о сфере применения проекта документа, при котором в первую очередь будут заслушаны выступления делегаций, представивших письменные предложения Рабочей группе. Было решено, что на втором этапе будут обсуждаться позиции других делегаций по представленным предложениям с учетом того факта, что эти

предложения отнюдь не обязательно являются взаимоисключающими, причем решение Рабочей группы относительно дальнейшего хода работы по вопросу о сфере применения может сочетать элементы различных предложений или исходить из подготовки новых предложений. Далее было решено, что после того, как Рабочая группа заслушает общие заявления о сфере применения проекта документа, она перенесет свое внимание на конкретные положения статьи 3 проекта документа о сфере применения и статьи 4 о периоде ответственности.

220. В порядке представления предложения Италии (A/CN.9/WG.III/WP.25) было указано, что, хотя наилучшей системой для применения к договору перевозки "от двери до двери", предусматривающему перевозку частично морем и частично другими видами транспорта, несомненно, являлась бы унифицированная система, во всех документах, посвященных смешанным перевозкам, используется сетевая система, поскольку отход на основании договора от императивных норм, применимых к различным видам транспорта, является невозможным, идет ли речь об унифицированных нормах или национальных правилах. Было указано, что положения проекта документа применяются к внедоговорной ответственности служащих или агентов заключивших договор перевозчиков, как это предусматривается и в Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 года, однако сетевая система в проекте документа распространяется на ответственность перевозчика и вопросы исковой давности, поскольку предпринимается попытка избежать коллизии между конвенциями в ином порядке, чем включение специального положения на случай коллизии конвенций. Было также высказано предположение, что принятие ограниченной сетевой системы не будет представлять собой надлежащего средства, которое позволило бы избежать потенциальных коллизий с другими конвенциями, поскольку распределение бремени доказывания, предусматриваемое в пункте 5.1 проекта документа, отличается от порядка, устанавливаемого в других транспортных конвенциях, и поскольку в других транспортных конвенциях помимо ответственности, пределов ответственности и исковой давности регулируются также и другие вопросы. Кроме того, было высказано мнение о том, что, если договор перевозки, заключенный между перевозчиком "от двери до двери" и исполняющим перевозчиком, будет подпадать под действие другой международной конвенции, эта конвенция и проект документа будут применяться одновременно. Далее было отмечено, что перевозчику по договору, который обязуется осуществить перевозку не морем, а с помощью других средств, может быть неизвестно, что заключенный договор подпадает под действие проекта документа, а не международной конвенции или национального законодательства, применимых к перевозке, которую обязался осуществить перевозчик, заключивший договор. Было высказано мнение, что в результате этого будет создана ситуация, когда регрессные иски перевозчика "от двери до двери" к исполняющему перевозчику будут регулироваться международной конвенцией или национальным законодательством, применимыми к договору, заключенному этими двумя сторонами, в то время как иски грузоотправителя по договору или грузополучателя, возбуждаемые непосредственно против исполняющего перевозчика, будут регулироваться проектом документа. Далее было высказано предположение о том, что ответственность исполняющего перевозчика будет, таким образом, регулироваться различными нормами в зависимости от того, предъявляется ли иск к исполняющему перевозчику

перевозчиком "от двери до двери" или грузоотправителем по договору/грузополучателем. Было указано, что целью предложения Италии является разрешение такой ненормальной ситуации, поскольку предлагается предусмотреть, что проект документа будет применяться к исполняющему перевозчику только в том случае, если он является морским перевозчиком. С этой целью делегация Италии представляет на рассмотрение Рабочей группы три основных принципа. Во-первых, любое лицо, обладающее правом выдвигать исковые требования согласно договору перевозки в отношении перевозчика, будет также обладать таким правом в отношении любого исполняющего перевозчика или исполняющей стороны. Во-вторых, если исполняющий перевозчик, которому предъявляется иск, является морским перевозчиком, то положения проекта документа будут применяться к договору, стороной которого является исполняющий перевозчик. И наконец, если исполняющий перевозчик, против которого возбуждается иск, морским перевозчиком не является, применяться будут конвенция или национальное законодательство, применимые к договору, стороной которого является исполняющий перевозчик, а также устанавливаемые этим договором условия.

221. В порядке дополнительного разъяснения предложения Канады (A/CN.9/WG.III/WP.23; см. также A/CN.9/525, пункт 25) Рабочей группе было сообщено, что, хотя делегация Канады отдает предпочтение первому варианту, изложенному в пункте 8 ее предложения, в том что касается сферы применения, охватывающей перевозки "от двери до двери", она придерживается мнения, что достижение в Рабочей группе консенсуса относительно такой сферы применения маловероятно. Было указано, что содержащийся в пункте 9 канадского предложения вариант 2, согласно которому в проект документа следует внести изменения, предусматривающие упоминание национального законодательства в подпункте 4.2.1, с тем чтобы охватить наземные перевозки, не является предпочтительным вариантом, поскольку включение ссылки на национальное законодательство в проект документа не будет способствовать унификации правового регулирования в этой области. Рабочей группе было высказано предположение о том, что предпочтительным явился бы вариант 3, изложенный в пунктах 10 и 11 предложения Канады, поскольку, если в проекте документа будет устанавливаться режим "от двери до двери", следует признать и тот факт, что некоторые государства не готовы к принятию такого режима. В то же время предусматриваемый в варианте 3 подход позволит укрепить унифицирующий характер документа, поскольку договаривающимся государствам будет легко дать свое согласие на применение режима "от двери до двери", для чего потребуется лишь снять оговорку, ранее сделанную к этой главе проекта документа.

222. Затем Рабочая группа заслушала выступление делегации Швеции по предложению этой страны (A/CN.9/WG.III/WP.26). Было указано, что, хотя вопрос о структуре проекта документа по-прежнему остается открытым для обсуждения, это предложение преследовало цель обеспечить, чтобы, если в проекте документа будет предусматриваться режим "от двери до двери", был урегулирован ряд вопросов. Было заявлено, что один из этих вопросов касается потенциальной коллизии с другими императивными транспортными конвенциями, а другой – потенциальной коллизии между проектом документа и императивными нормами национального права, регулирующими наземную перевозку. Далее было высказано мнение о том, что в проекте документа в

порядке, изложенном в предложении Швеции, должны также регулироваться и иные вопросы, которые могут вызвать коллизию с другими транспортными конвенциями, например вопрос о расчете компенсации и вопрос о нелокализованном ущербе (см. ниже пункты 258 и 264–267, соответственно).

223. ЮНКТАД изложила Рабочей группе свои выводы от изучения вопросов, полученных на разосланный ею вопросник о регулировании смешанных перевозок (A/CN.9/WG.III/ WP.30; полный текст опубликован ЮНКТАД в документе "Multimodal transport: the feasibility of an international instrument" ("Смешанные перевозки: возможность подготовки международного документа") (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1)). Было указано, что этот вопросник был разослан 191 государству и отраслевым организациям, как правительственным, так и неправительственным, и что было получено 109 ответов, в том числе 60 от правительств как развитых, так и развивающихся стран и 49 – от представителей сектора и других лиц. Было сообщено, что в своих ответах на вопрос об оценке существующего положения более 80 процентов респондентов сочли нынешнюю правовую базу неудовлетворительной, а 70 процентов – неэффективной с точки зрения затрат. Было отмечено, что к разработке документа, регулирующего смешанные перевозки, был проявлен интерес, но что некоторые респонденты выразили сомнение в практической возможности его подготовки. Что касается уместности различных подходов, то было указано, что около двух третей респондентов, как представляется, отдают предпочтение подготовке нового международного документа, регулирующего смешанные перевозки, или пересмотру Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 года. Далее было отмечено, что некоторые респонденты выразили поддержку подготовке нового документа на основе правил ЮНКТАД/МТП, в то время как меньшинство респондентов, представлявших в основном круги, занимающиеся морскими перевозками, высказались за распространение режима международных морских перевозок на все договоры смешанной перевозки, включающие морской сегмент, а согласно мнению третьей группы респондентов в новом документе должен быть отражен полностью новый подход. Было высказано мнение, что, за исключением сектора морских перевозок, режим, закрепляемый в проекте документа, пользуется, как представляется, ограниченной поддержкой. Что касается вопроса о содержании и характерных чертах системы смешанных перевозок, то было сообщено, что приблизительно равное количество респондентов выразили поддержку системе ответственности, основывающейся на вине, и системе строгой ответственности. Далее было отмечено, что около 75 процентов респондентов сочли, что в любом международном документе следует использовать тот же подход, что и подход, применяемый в действующих законодательных или договорных режимах ответственности при смешанных перевозках, и следует предусмотреть сохранение ответственности перевозчика по договору в течение всей перевозки. Было отмечено, что в то время как правительства и поставщики услуг указали на необходимость в изменениях правовой базы, мнения о наилучшем порядке действий разошлись и некоторые респонденты поддержали подготовку обязательного международного документа, а другие высказались в поддержку разработки неимперативного режима. Было высказано мнение, что респонденты проявили интерес к новому документу и что наблюдается готовность к обсуждению спорных вопросов. Было высказано предположение о том, что эти

вопросы могут быть обсуждены на неофициальном форуме с целью оценки наилучших путей для дальнейшей работы.

224. Рабочая группа заслушала резюме позиции Нидерландов по вопросу о сфере применения, как она изложена в документе о позиции в отношении смешанного характера проекта документа (будет опубликован под условным обозначением A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1). Было предложено рассматривать позицию Нидерландов в обсуждении вопроса о сфере применения проекта документа в контексте долгосрочных взглядов этой страны. Было напомнено о том, что в рамках нынешних обсуждений в Рабочей группе предусматриваемое для смешанных перевозок решение связывается в первую очередь либо с сетевой системой ответственности, либо с унифицированной системой ответственности. Было указано, что, хотя сетевая система имеет хорошо известные недостатки, унифицированная система, как она, например, содержится в Конвенции о смешанных перевозках 1980 года, слишком далеко отходит от практики коммерческих сторон для того, чтобы получить широкое признание. Было высказано мнение, что цель добиться всемирного применения режима ответственности на унифицированной основе применительно ко всем видам транспорта является недостижимой. Была высказана точка зрения, согласно которой в долгосрочном плане реалистично было бы исходить из предположения о возможности подготовки смешанной конвенции для межконтинентального морского транспорта ("морские перевозки плюс"), смешанной конвенции для межконтинентальных воздушных перевозок ("воздушные перевозки плюс") и региональных смешанных конвенций, охватывающих все виды транспорта. Было разъяснено, что термин "межконтинентальный морской транспорт" используется лишь для того, чтобы провести географическое разграничение с "региональным морским транспортом", и что он не является каким-либо специальным термином, предполагающим, что сфера применения проекта документа будет иной, чем область международных морских перевозок. Было высказано мнение, что нынешний проект документа укладывается в эту долгосрочную перспективу с точки зрения подхода "морские перевозки плюс". Было отмечено, что применительно к заключению региональных смешанных конвенций в настоящее время наблюдается тенденция к распространению сферы действия конвенций, регулирующих какой-либо один вид транспорта, на перевозки другими видами транспорта, предшествовавшие этому виду перевозки или следующие за ним, при использовании, например, модели Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года (Монреальской конвенции) для воздушных перевозок и Унифицированных правил, касающихся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом, Дополнение В к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом, с поправками, внесенными в соответствии с Протоколом об изменении 1999 года (КМЖП-МГК) для европейских железнодорожных перевозок. Было высказано мнение, что если такое распространение на другие предшествующие и последующие виды перевозок будет в целом и на трансграничной основе предусматриваться для каждого вида транспорта и для каждой конвенции, регулирующей отдельные виды транспорта, то такой подход будет вполне соответствовать коммерческой практике. Было высказано мнение, что подобным образом может происходить сближение различных видов транспорта, что в конечном итоге на региональной основе может привести к выработке объединенных конвенций о смешанных перевозках.

Было отмечено, что такой подход потребует разработки надлежащего положения о коллизии конвенций, которое было бы единым для каждой охватываемой таким образом конвенции, регулирующей отдельные виды транспорта. Было высказано мнение, что еще одно преимущество такого общего подхода "перевозка отдельными видами транспорта плюс" заключалось бы в том, что он может послужить средством выхода из нынешнего тупика, созданного в отношениях между подходами сетевой системы и унифицированной системы. Было также подчеркнуто, что целью предложения Нидерландов является представление справочной информации для обсуждения вопроса о сфере применения и что оно не предполагает отказа от рассмотрения каких-либо нынешних предложений, представленных Канадой, Швецией и Италией.

225. ММК напомнил Рабочей группе о том, что в проекте документа используется договорный подход, целью которого является приспособление морских перевозок к современным реалиям путем принятия режима "от двери до двери". Было указано, что первоначальная идея подготовки проекта документа состояла в унификации режимов морских грузовых перевозок, однако впоследствии стало очевидно, что необходимо выйти за пределы подхода "от порта до порта" и учесть фактические обстоятельства современных грузовых перевозок. Было высказано мнение, что ограниченная сетевая схема, использованная в подпункте 4.2.1, представляет собой действенную систему, однако возможности для создания гибкости отнюдь не исчерпаны и могут быть изучены другие подходы к установлению эффективной и простой системы в том, что касается определения сферы применения проекта документа. Было указано, что при разработке подпункта 4.2.1 было принято решение не включать отсылки к национальному законодательству с тем, чтобы добиться максимально возможного единообразия правового регулирования, и что при этом также подробно обсуждался важный и трудный вопрос об исполняющих сторонах. Было указано, что Рабочей группе также потребуется рассмотреть наилучший вариант обеспечения справедливого распределения риска между сторонами в общем контексте режима "от двери до двери".

226. В выступлении делегации Соединенных Штатов было заявлено, что она еще не выработала окончательную позицию по вопросу о сфере охвата проекта документа. Было указано, что такая неопределенность позиции обусловливается мнением делегации о том, что некоторые ключевые вопросы, обсуждаемые Рабочей группой, являются взаимосвязанными – так, например, можно упомянуть сферу применения и режим исполняющих сторон, выбор подсудности и юрисдикции, пределы ответственности и свободу договора – и что любая позиция по одному из этих вопросов будет зависеть от конкретных результатов, достигнутых в отношении других. Была выражена поддержка мнению о том, что создание полностью унифицированной системы будет, по всей вероятности, невозможным, однако в то же время было признано, что цель Рабочей группы должна заключаться в обеспечении столь значительной степени унификации, сколь это является достижимым с принципиальной точки зрения. Что касается сторон договора, то, по мнению Соединенных Штатов, может быть принят подпункт 4.2.1, с тем чтобы устанавливаемые в проекте документа пределы ответственности применялись на унифицированной основе с учетом лишь исключений на основании ограниченной сетевой системы в случаях, когда применяются КДПГ или какая-либо другая императивная международная конвенция. Было также указано, что режим исполняющих сторон является важным аспектом вопроса о сфере применения и что может быть проведено

разграничение между морскими исполняющими сторонами и наземными исполняющими сторонами. Была выражена поддержка распространению условий проекта документа на исполняющие стороны морских перевозок на императивной основе. Что касается надежных исполняющих сторон, то здесь возникают определенные трудности. Проект документа не может ни создавать основания для предъявления к ним исков, ни запрещать их предъявление. Вместо этого на такие стороны должен распространяться любой правовой режим, который являлся бы применимым на иных основаниях в отсутствие проекта документа, и они могут воспользоваться преимуществами любой применимой "Гималайской оговорки" в той мере, в которой это допускается национальным правом. Соединенные Штаты указали, что согласно их предложению снимается необходимость в дополнительной ссылке на "национальное право" в предусматриваемом в подпункте 4.2.1 исключении императивных международных конвенций для защиты интересов либо наземных исполняющих сторон, либо владельцев груза. В качестве примера Соединенные Штаты указали, что в случае, если к операциям наземного перевозчика не применяется никакой императивной международной конвенции (как это имеет место в Соединенных Штатах и Канаде), владелец груза может возбудить иск против перевозчика по договору согласно условиям проекта документа или против наземной исполняющей стороны согласно иным нормам применимого права, например, в соответствии с деликтным правом Соединенных Штатов или законодательством Канады.

227. Было обращено внимание на ряд различий между предложениями Соединенных Штатов и Италии. Во-первых, согласно итальянскому предложению ответственность перевозчика по договору перед грузоотправителем по договору будет устанавливаться на полностью унифицированной основе (при использовании предусматриваемых проектом документа пределов ответственности), а не на основе ограниченной сетевой системы, как это предусматривается согласно подпункту 4.2.1. Во-вторых, в соответствии с предложением Италии в проекте документа будет создаваться основание для предъявления иска владельцем груза исполняющей стороне на условиях договора, заключенного между этой исполняющей стороной и перевозчиком. Таким образом, согласно итальянскому предложению, лица, заинтересованные в грузе, будут на практике замещать собой перевозчика по договору в его отношениях с исполняющей стороной. В отличие от этого в предложении Соединенных Штатов предусматривается, что лица, заинтересованные в грузе, могут предъявлять иски исполняющей стороне в силу любых норм, которые будут на иных основаниях применимы к их исковым требованиям в отсутствие проекта документа, например, в силу внутреннего деликтного права.

228. Рабочей группе было вновь сообщено о позиции Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА) (см. также A/CN.9/WG.III/WP.28, стр. 3–5), которая заключается в том, что проект документа первоначально задумывался как проект в области морских перевозок, о чем ясно свидетельствуют его положения, и что сфера его действия должна быть, таким образом, ограничена перевозками "от порта до порта". Было также высказано мнение, что ограничение сферы применения перевозками "от порта до порта" предоставляет возможность обеспечить единство правового регулирования морских грузовых перевозок и что в проекте документа уже предпринимается попытка урегулировать некоторые вопросы, которые ранее не разрешались конвенциями о морских перевозках, а также некоторые насущные

вопросы повседневной практики, например, что касается сдачи груза без предъявления коносамента, палубной перевозки в контейнерном секторе и использования электронных документов. Было также высказано мнение о том, что с помощью расширения сферы действия за счет перехода от охвата перевозок "от причала до причала" к охвату перевозок действительно "от порта до порта" может быть заполнен ряд пробелов, традиционно существующих в режиме ответственности в рамках сетевой системы, причем устанавливаемым режимом могут быть охвачены стивидоры и операторы терминалов. Было высказано мнение, что подход "от двери до двери", который пропагандируется в Рабочей группе, действительно предполагает смешанные перевозки и что Группе следует уделить внимание использованию четких формулировок при описании различных рассматриваемых ею вариантов. Было также указано, что следует воспользоваться опытом Правил ЮНКТАД/МТП и Конвенции о смешанных перевозках, а также предыдущих усилий ММК, проекта конвенции о международных комбинированных перевозках грузов или Конвенции ТСМ. Было высказано мнение, что формулировка "морские перевозки плюс" представляет собой всего лишь эвфемизм, используемый для распространения правового регулирования морских перевозок на перевозки наземные и что, по крайней мере, необходимо использовать истинно смешанный подход. Кроме того, было высказано мнение о том, что в рамках такого смешанного подхода должны быть учтены "общие" или "конкретно не оговоренные" перевозки, когда грузоотправитель может дать перевозчику инструкции без указания вида транспорта, который надлежит использовать. Был также высказан настоятельный призыв к выработке четкого определения того, что подразумевается под "строгой" ответственностью и ответственностью, "основывающейся на вине", а также к тому, чтобы Рабочая группа с осторожностью подходила к включению норм частного международного права в проект документа, поскольку было отмечено, что они, как представляется, создают серьезные проблемы. Было также указано, что вопросы о сфере применения и положении исполняющих сторон тесно взаимосвязаны.

229. Рабочая группа также заслушала заявление от имени Ассоциации американских железных дорог (ААЖД) (см. также A/CN.9/WG.III/WP.28, стр. 34–37) о том, что североамериканские грузовые железные дороги функционируют на основании систем, хорошо устоявшихся в Канаде и Соединенных Штатах и регулирующих ответственность железнодорожных перевозчиков за груз, перевозимый в связи с морскими перевозками, и что основополагающей чертой этих систем является право каждого океанского перевозчика выбирать для своего груза тот уровень защиты, который он пожелает. В этой связи было указано, что железнодорожный перевозчик имеет право заключать особый договор только с океанским перевозчиком в случае, когда транспортируются контейнеры, которые ранее перевозились морем или будут перевозиться морем впоследствии, однако в силу проекта документа железнодорожные перевозчики будут лишены возможности использовать это договорное право, что окажет значительное и неблагоприятное воздействие на нынешнюю систему, регулиющую ответственность американских и канадских железнодорожных перевозчиков. Было высказано мнение, что проект документа представляет собой ориентированный в первую очередь на морские перевозки документ, в котором не рассматриваются глубоко и не разрешаются важные вопросы, затрагивающие железнодорожный транспорт, и что в случае, если будет принята концепция "от двери до двери", он не должен применяться к наземному железнодорожному сегменту перевозки. Было указано, что активные

обсуждения всего спектра проблем, которые затрагивают железнодорожный транспорт, и того воздействия, которое окажет возможное расширение сферы применения проекта документа на основе "от двери до двери" на этот транспорт, можно только приветствовать, причем было высказано пожелание, чтобы результатом такого обсуждения явилась подготовка документа, не применимого в отношении железнодорожных перевозок. Было также выражено мнение, что исключение железнодорожных перевозок должно применяться вне зависимости от того, регулируются ли подобные перевозки международными конвенциями или национальным внутренним законодательством.

230. Рабочая группа также заслушала выступление представителя Межправительственной организации по международному железнодорожному транспорту (МОМЖТ), который подтвердил поддержку, выраженную этой Организацией на десятой сессии Рабочей группы (см. A/CN.9/525, пункт 28) в отношении принятия глобальных правил, регулирующих смешанные перевозки, при условии, что будут учтены такие касающиеся отдельных видов транспорта режимы, как КМЖП и КДПП. Было высказано мнение о том, что принятие не унифицированной, а сетевой системы позволит сохранить единство регулирования в существующих конвенциях по отдельным видам транспорта и сократить, таким образом, возможность возникновения коллизий между ними, а также повысить вероятность широкой поддержки проекта документа. Было высказано предположение о том, что унифицированный режим вместо сетевой системы должен применяться к смешанным перевозкам только в случае нелокализованных убытков, а также была выражена убежденность в том, что основная цель конвенций о международных перевозках должна заключаться не только в содействии унификации, но также в обеспечении приемлемой и справедливой сбалансированности прав и ответственности в отношениях между сторонами договора перевозки. Было отмечено, что МОМЖТ испытывает сомнения в том, что проект документа в его нынешней редакции может послужить полезной основой для документа, строящегося на принципе "от двери до двери", и было указано на широко распространенное скептическое отношение к вероятности того, что смешанный режим на основе проекта, сформулированного исходя из практики морских перевозок, получит общее признание. К Рабочей группе был обращен настоятельный призыв рассмотреть имеющиеся коммерчески приемлемые решения для смешанных перевозок, такие как Правила ЮНКТАД/МТП, в качестве альтернативной основы для выработки конвенции о перевозках "от двери до двери".

231. Международная палата судоходства (МПС) подтвердила Рабочей группе свою позицию в отношении сферы применения проекта документа (см. A/AC.9/WG.III/WP.28, стр. 9–11), отметив, что сектор судоходства выступает за установление режима "от двери до двери", который обеспечивал бы дополнительные преимущества по сравнению с системой "от порта до порта" и выходил бы за ее рамки. Было также отмечено, что МПС выступает за разработку, на основе проекта документа, международной конвенции, строящейся на принципе "морские перевозки плюс", и что она поддерживает ограниченную сетевую систему, как она устанавливается в подпункте 4.2.1.

232. Было напомнено о том, что Международная группа клубов P&I довела свои мнения до сведения Рабочей группы (см. A/CN.9/WG.III/WP.28, стр. 38–44) на предыдущей сессии. Было вновь указано, что клубы P&I поддерживают сферу

применения "от двери до двери", и было высказано предположение о том, что, хотя проблемы могут возникнуть как в связи с ограниченной сетевой системой, так и в связи с унифицированной системой, необходимо принять во внимание тот факт, что этот сектор в значительной мере принял сетевую систему для смешанных перевозок, подобную той, которая устанавливается в Правилах ЮНКТАД/МТП и в коносаментах КОМБИКОН. К Рабочей группе был обращен настоятельный призыв принять во внимание потребности сектора и учесть их, а также была выражена поддержка ограниченному сетевому подходу, аналогичному тому, который предусматривается в подпункте 4.2.1.

233. Заслушав вышеизложенные заявления, Рабочая группа приступила к общему обмену мнениями о сфере применения проекта документа. Широкая поддержка была выражена в сфере применения "от двери до двери", как в наибольшей степени позволяющей учесть нынешние нужды и потребности сектора. Было высказано мнение, что в своей работе по подготовке надлежащих положений для охвата перевозок "от двери до двери" Рабочей группе следует попытаться добиться оптимальной сбалансированности в отношении четырех порой противоречащих друг другу принципов: содействие максимально возможной унификации; максимально возможное избежание коллизий между конвенциями; максимально возможный учет интересов тех государств, которые предпочитают оставить неизменным режим, регулирующий операции их наземных перевозчиков; и включение в проект документа правил, которые будут специально приспособлены к потребностям участников практической деятельности, с тем чтобы избежать создания атмосферы неясности. В то же время было высказано мнение о необходимости в более четком определении понятия перевозчика "от двери до двери" и, в частности, в возможном проведении разграничения между перевозкой "от двери до двери" и смешанной перевозкой. Кроме того, ряд делегаций выразили точку зрения, согласно которой вопрос о нелокализованном ущербе в контексте перевозок "от двери до двери" должен быть удовлетворительным образом урегулирован применительно ко всем заинтересованным сторонам.

234. Ограниченный сетевой принцип, воплощенный в подпункте 4.2.1, получил поддержку, поскольку он позволит создать такой порядок, при котором правила ответственности применительно к регрессному иску и основному иску будут одинаковыми. Было также отмечено, что сектор разработал свою собственную сетевую систему в Правилах ЮНКТАД/МТП для документов смешанных перевозок 1992 года и комбинированном транспортном коносамента КОМБИКОН, принятом Балтийским международным морским советом (БИМКО, 1971 год; обновленный вариант 1995 года). Поддержка была также выражена установлению истинной смешанной системы. В то же время в этой связи было предложено проявлять определенную осторожность, поскольку в будущем могут быть согласованы другие смешанные режимы, а государства вряд ли будут ратифицировать и применять одновременно несколько смешанных режимов. Было также высказано предположение о том, что порядок, совместно устанавливаемый пунктом 1.5 и подпунктом 4.2.1, в действительности представляет собой смешанный подход, однако в отношении такой характеристики были высказаны сомнения. Была также выражена обеспокоенность тем, что ограниченная сетевая система будет неблагоприятной для развивающихся стран, поскольку проект документа в основном является документом, исходящим из потребностей морских перевозок и – в силу того, что

большинство развивающихся стран не участвуют в императивных конвенциях о наземном транспорте – этот морской проект документа будет регулировать весь этап смешанных перевозок в таких странах.

235. Определенная поддержка была выражена использованному в варианте 2 предложения Канады подходу, предусматривающему добавление ссылки на национальное законодательство в подпункт 4.2.1. Было указано, что такой подход будет особенно приемлемым для тех государств, которые не являются участниками европейских конвенций, регулирующих отдельные виды транспорта, и которые предпочтут такой порядок, при котором режим исполняющих перевозчиков будет определяться национальным правом. В ответ на это предложение было указано, что включение ссылки на национальное законодательство в подпункт 4.2.1 ослабит унифицирующую силу ограниченного сетевого принципа до такой степени, что он станет неприемлемым. Кроме того, было высказано предположение о том, что вариант 2 отнюдь не обязательно обеспечит применение национального законодательства к наземным перевозчикам, поскольку право, регулирующее договор наземной перевозки, будет зависеть от правил применимого права, а также от выбора права в самом договоре, и поэтому, возможно, возникнет необходимость в положении о применимом праве. Было также указано, что, если в подпункт 4.2.1 будет добавлена ссылка на императивные положения национального законодательства, потребуются оговорить некоторые аспекты включения такой ссылки, например, установить, что не могут создаваться более низкие пределы ответственности, чем предусматриваемые проектом документа. Определенную поддержку получило другое предложение о том, что включение отсылки к национальному законодательству может быть ограничено отсылкой к национальному законодательству, основывающемуся на международных конвенциях, с тем чтобы ограничить потери, которые вызовет включение подобного положения с точки зрения унификации.

236. Поддержка была также выражена предложению Италии, особенно его третьему принципу, учитывающему, как было сочтено, обеспокоенность тех государств, которые хотели бы сохранить применимость своего национального законодательства, в силу того, что в этом принципе предусматривается, что любой иск наземного перевозчика должен регулироваться применимой конвенцией о наземном транспорте или применимым к наземным перевозкам правом. Было высказано мнение, что этот аспект содействует унификации, поскольку подпункт 4.2.1 заменяется и устанавливается порядок, при котором на перевозчика по договору более потенциально не могут распространяться требования применимой конвенции о внутренних перевозках, но при этом будет четко установлено, что наземный исполняющий перевозчик всегда будет подчиняться конвенции о наземных перевозках или применимому национальному праву на протяжении исполнения всего договора, заключенного этим наземным исполняющим перевозчиком. В то же время была высказана обеспокоенность в связи с тем, что исполняющий перевозчик может заключить договор, наносящий ущерб интересам грузоотправителя.

237. Определенная поддержка была выражена варианту 3 канадского предложения, поскольку было указано, что порядок, при котором вопросы об оговорках будут отложены до более позднего момента, а проект документа будет структурно делиться на две отдельные главы, посвященные двум различным

режимам, может способствовать долгосрочной унификации и будет содействовать проведению дальнейших обсуждений в Рабочей группе на структурированной основе. Кроме того, в поддержку предложенной структуры была сделана ссылка на прецедент Конвенции о договорах международной купли–продажи товаров, поскольку в одной ее части рассматриваются вопросы заключения договоров, а другая посвящена собственно договорам купли–продажи и содержит оговорку об отказе от применения Конвенции. В то же время в связи с подходом, изложенным в варианте 3 канадского предложения, были выражены опасения, поскольку было сочтено, что решение вопроса об оговорках к документу на настоящем этапе обсуждения является преждевременным и что его следует отложить до завершающих этапов дипломатической конференции, когда другие средства сглаживания разногласий будут исчерпаны. Кроме того, было высказано мнение, что подобная структура может побуждать государства избирать подход "от порта до порта", а не вариант "от двери до двери", что, таким образом, ослабит унификацию. Кроме того, обеспокоенность была высказана в связи с тем, что вариант 3 может вызвать расчленение процесса и способствовать переговорам в первую очередь по положениям о морских перевозках и лишь затем по положениям о смешанных перевозках. В дополнение к этому было указано, что вариант 3 затруднит обсуждения, поскольку на всех их этапах потребуются учет двух различных периодов ответственности. В ответ на это было, однако, указано, что соотносить периоды ответственности в двух главах нет необходимости, поскольку положения об этом периоде будут просто применяться к договору перевозки в зависимости от того, был ли избран договор о смешанной или о морской перевозке. Определенную поддержку получило мнение о том, что вариант 3 может быть еще раз рассмотрен на более позднем этапе обсуждений.

238. Было также указано, что подпункт 4.2.1 не решает проблемы возможной коллизии с действующими транспортными конвенциями и что его следует исключить в пользу подготовки общего положения об оговорках к ранее заключенным транспортным конвенциям, которое может быть включено в главу 16 проекта документа в виде положения, регулирующего вопрос о коллизии конвенций.

239. В то же время после обсуждения в Рабочей группе была выражена широкая поддержка идеи о том, что сфера применения проекта документа должна основываться на подходе "от двери до двери", а не "от порта до порта". Была высказана поддержка использованию унифицированной системы в документе о перевозках "от двери до двери", и было предложено приложить усилия к выработке такой унифицированной системы. В то же время было выражено широкое согласие с тем, что создание унифицированной системы будет, по всей вероятности, невозможным, и поддержка была отдана также ограниченной сетевой системе, аналогичной той, которая устанавливается в подпункте 4.2.1, однако в ее исправленном варианте. Были обсуждены различные способы исправления ограниченной сетевой системы, включая те из них, которые упомянуты в предложениях Италии, Канады и Швеции, однако Рабочая группа не приняла какого-либо окончательного решения в этом отношении.

2. *Рассмотрение конкретных вопросов, связанных со сферой применения проекта документа*

240. Согласовав в предварительном порядке вопрос о том, что сфера применения проекта документа должна охватывать перевозки "от двери до двери", Рабочая группа перешла к более конкретному рассмотрению следующих пяти вопросов: а) вид перевозок, охватываемых проектом документа; б) связь проекта документа с другими конвенциями и внутренним законодательством; с) порядок регулирования в проекте документа вопроса об исполняющих сторонах; d) пределы ответственности согласно проекту документа; и е) режим нелокализованного ущерба согласно проекту документа.

a) *Вид перевозок, охватываемых проектом документа*

241. В целом было сочтено, что в вопросе о виде перевозок, охватываемых проектом документа, требуется большая ясность. Частые упоминания о концепции "морские перевозки плюс", ее последствия применительно к использованию неморских видов транспорта и использование сетевой системы для регулирования взаимоотношений между проектом документа и другими транспортными конвенциями вызывают необходимость в более пристальном рассмотрении соответствующих разграничений между "морскими перевозками плюс", как они охватываются проектом документа, и смешанными перевозками грузов, как они понимаются, например, в Конвенции 1980 года. Одно из очевидных различий между видом перевозок, охватываемых проектом документа, и самым общим понятием смешанных перевозок обусловливается определением "договора перевозки", которое содержится в пункте 1.5 и согласно которому проект документа применяется к перевозке грузов "полностью или частично морем". Затем обсуждения сконцентрировались на вопросах о желательности и практической возможности проведения дальнейших разграничений между смешанными перевозками и тем видом перевозок, которые охватываются проектом документа, а также о том, следует ли толковать перевозку грузов согласно проекту документа как охватывающую любую смешанную перевозку, включающую морской этап.

242. Для проведения такого различия был предложен ряд возможных критериев. Одно из предложений состояло в том, что проект документа должен охватывать "межконтинентальную" перевозку грузов, осуществляемую полностью или частично морем. Против этого предложения в целом были высказаны возражения на том основании, что попытка проведения различия между "межконтинентальной" перевозкой и "международной" перевозкой была бы в высшей степени практически нецелесообразной, принципиально неприемлемой и юридически необоснованной. Другое мнение состояло в том, что с учетом большого воздействия правового регулирования морских перевозок, отраженного в проекте документа, этот проект должен применяться только к смешанным перевозкам, включающим морской этап в качестве основного. Мнение о необходимости принимать во внимание относительную важность этапа морской и этапа наземной перевозки в рамках смешанной перевозки в целом получило определенную поддержку. В этой связи было указано, что, как предполагается, на практике проект документа будет применяться в первую очередь к перевозке контейнеров, которые будут перевозиться по большей части морем, причем наземная перевозка будет осуществляться на относительно

небольшие расстояния до или после морской перевозки. Против этой точки зрения были высказаны возражения на том основании, что относительная важность морской перевозки и перевозки другими видами транспорта должна оцениваться не со ссылкой на фактический маршрут перемещения груза, а более субъективно, т.е. со ссылкой на намерение сторон, как оно выражено в договоре перевозки. Что касается статистических показателей, то был приведен пример региона, в котором в случае контейнеров, перевозимых по железной дороге до или после морского этапа, расстояние наземной перевозки в среднем составляет более 1 700 миль. Возобладала точка зрения о том, что попытки оговорить в проекте документа вспомогательный характер наземной перевозки предпринимать не следует. В целом было сочтено, что единственным практически возможным способом урегулирования вопроса о сфере применения проекта документа является принятие решения о том, что смешанная перевозка, включающая морской этап, должна охватываться проектом документа, независимо от относительной продолжительности или расстояния применительно к этому морскому этапу.

243. Был задан вопрос о том, каким образом международный характер перевозки, охватываемой проектом документа, должен отражаться в отдельных этапах перевозки каким-либо одним видом транспорта. Было высказано предположение о том, что проект документа должен применяться только к перевозкам, при которых морской этап связан с трансграничной перевозкой. Было указано, что согласно этому предложению вопрос о том, предполагают ли наземные этапы общей перевозки трансграничное перемещение груза, не будет иметь значения. Было указано, что такой подход будет соответствовать другим конвенциям, таким как КМЖП, согласно которой международный характер перевозки определяется со ссылкой только на железнодорожную перевозку. Рабочая группа приняла к сведению это предложение и просила Секретариат отразить его в качестве возможного варианта пересмотренного проекта, который будет подготовлен для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий. Возобладало, однако, мнение о том, что международный характер перевозки должен согласно проекту статьи 3 определяться не с учетом отдельных этапов перевозки каким-либо одним видом транспорта, а применительно ко всей перевозке, когда место получения и место сдачи груза находятся в различных государствах. Например, в случае перевозки грузов из Ванкувера в Гонолулу применимость проекта документа не должна зависеть от того, был ли груз непосредственно доставлен в Гонолулу или же он был сначала перевезен по железной дороге в Сиэтл, а уже затем отправлен в Гонолулу.

244. После обсуждения Рабочая группа на предварительной основе пришла к согласию о том, что проект документа должен охватывать любые виды смешанных перевозок, включающих морской этап. Проведения каких-либо дальнейших разграничений на основе относительного значения различных видов транспорта, использованного для целей перевозки, не требуется. Было также принято решение, что редакцию проекта статьи 3 потребуется, возможно, пересмотреть с тем, чтобы более четко отразить, что международный характер перевозки должен оцениваться на основе договора перевозки. К Секретариату была обращена просьба подготовить пересмотренные предложения с возможными вариантами для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий. С учетом решения, принятого Рабочей группой в отношении вида перевозок, которые будут охватываться проектом документа, внимание

государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК/ООН) было обращено на необходимость координации работы их делегации в Рабочей группе и в ЕЭК/ООН, с тем чтобы избежать дублирования усилий.

b) Связь проекта документа с другими транспортными конвенциями и с внутренним законодательством

245. Затем Рабочая группа рассмотрела вопрос о связи проекта документа с другими конвенциями и с внутренним законодательством. Целью проведенных обсуждений являлось разъяснение взглядов относительно взаимосвязи между проектом документа и документами о смешанных перевозках и о перевозках одним видом транспорта, а также применимым национальным правом.

246. Рабочей группе было напомнено о том, что сохранение действия наземных конвенций, применимых к перевозке груза в обычном порядке, предполагалось обеспечить с помощью подпункта 4.2.1. Было высказано мнение, что в случае конвенций, регулирующих исключительно отдельные виды транспорта и не имеющих каких-либо смешанных аспектов, никаких коллизий с проектом документа возникать не будет и что, как следствие, необходимости в подпункте 4.2.1 не имеется. Было высказано получившее широкую поддержку мнение, что ограниченный сетевой принцип, закрепляемый в подпункте 4.2.1 проекта документа, может быть эффективно использован с тем, чтобы не допустить накладок с конвенциями, регулируемыми отдельные виды транспорта, или какими-либо будущими региональными смешанными конвенциями. В то же время была высказана точка зрения, согласно которой подпункт 4.2.1 не позволяет решить проблему коллизии конвенций, поскольку в нем признается преимущественная сила только отдельных положений применимых конвенций, регулирующих перевозки одним видом транспорта. Рабочей группе было напомнено о том, что некоторые государства сочтут невозможным подписать более чем одну конвенцию о смешанных перевозках и что если проект документа будет представлять собой смешанный документ, то его ратификация может воспрепятствовать ратификации некоторыми государствами более широких конвенций о смешанных перевозках. Была также выражена обеспокоенность в связи с тем, что если проект документа будет регулировать смешанные перевозки, то сторонам других документов, обладающих смешанными аспектами, например Монреальской конвенции или КМЖП, потребуется, возможно, денонсировать эти конвенции в пользу проекта документа.

247. Было также предложено пояснить пункт 3.1 применительно к ситуации, когда, например, в ходе смешанной перевозки груз не перегружается с грузовика на судно и, таким образом, проект документа вступает в коллизию с КДПГ в вопросе о применимом праве. Еще одно предложение состояло в том, что от сетевой системы в подпункте 4.2.1 следует отказаться в пользу унифицированного подхода и что вместо этого подпункта в статью 16 проекта документа может быть включено положение о коллизии конвенций. Было также высказано мнение о том, что подобное положение следует добавить в статью 16 в любом случае, если будет принято решение об исключении подпункта 4.2.1.

248. Была высказана обеспокоенность в связи с подходом, который будет применен в проекте документа к решению вопроса о будущих региональных

транспортных конвенциях. Было выражено мнение, что в соответствии с подпунктом 4.2.1 условия таких будущих конвенций также могут иметь преимущественную силу по отношению к положениям проекта документа и что в силу этого такие будущие конвенции представляют, по меньшей мере, не менее значительную угрозу для унификации, чем включение отсылки к императивным нормам национального права. Было высказано предположение о том, что, поскольку ограниченный сетевой принцип предполагалось использовать в качестве практического средства обеспечения максимально возможной поддержки проекта документа, проблема будущих конвенций может быть решена за счет ограничения сферы применения подпункта 4.2.1 действующими международными конвенциями.

249. Была вновь подчеркнута важная взаимосвязь между национальным правом и проектом документа, поскольку согласно нынешнему варианту проекта документа он автоматически заменит национальное право в силу подпункта 4.2.1 при том, что действие положений международных конвенций будет сохранено. Было еще раз внесено предложение включить в устанавливаемое в подпункте 4.2.1 исключение из сферы применения проекта документа ссылку на императивные нормы национального права, при этом было еще раз обращено внимание на вариант 2 предложения Канады (см. пункты 221 и 235 выше). В ответ было высказано мнение о том, что изменений с целью обеспечить применение императивных норм национального права вносить в подпункт 4.2.1 не следует, поскольку в ряде случаев это может привести к тому, что устанавливаемые в национальном праве пределы ответственности будут более низкими, чем те, которые предусматриваются в проекте документа, а это, в свою очередь, будет означать, что не только исполняющие стороны будут защищены более низкими пределами ответственности, но что и перевозчики по договору могут сослаться на эти же пределы. Было разъяснено, что изменение, предложенное в отношении режима исполняющих сторон согласно проекту документа, было направлено на учет обеспокоенности в связи с действием национального права, причем одновременно преследовалась цель предоставить сторонам, заинтересованным в грузе, возможность предпринимать действия непосредственно в отношении исполняющих сторон, независимо от того, какое право будет применяться в отсутствие проекта документа. Было указано, что, хотя цели создания возможности для применения национального права к перевозчику по договору в варианте 2 канадского предложения не ставилось, необходимо изучить возможность возникновения таких непреднамеренных последствий. Была выражена заинтересованность в продолжении дальнейших обсуждений на основе как предложения Италии (см. пункты 220 и 236 выше), так и предложения Соединенных Штатов (см. пункты 226 и 227 выше), одно из которых Рабочая группа потенциально может принять в будущем в качестве основы для урегулирования вопросов, вызвавших обеспокоенность применительно к сохранению действия императивных норм национального права.

250. После обсуждения Рабочая группа согласилась в предварительном порядке сохранить текст подпункта 4.2.1 в качестве средства разрешения возможных коллизий между проектом документа и другими уже действующими конвенциями. Секретариату было поручено подготовить положение о коллизии конвенций для возможного включения в статью 16 проекта документа и представить соответствующие формулировки, предусматривающие в качестве

одного из вариантов использования предложения Швеции о разъяснении пункта 3.1. Обмен мнениями по вопросу о взаимосвязи между проектом документа и национальным правом не позволил сделать каких-либо окончательных выводов, и было принято решение продолжить обсуждение этого вопроса в свете ожидаемых будущих предложений. В то же время с учетом уровня поддержки, выраженной по вопросу о национальном праве, Рабочая группа обратилась к Секретариату с просьбой включить в текст подпункта 4.2.1 ссылку на национальное право в квадратных скобках для дальнейшего обсуждения в будущем.

с) *Режим исполняющих сторон*

251. Рабочей группе было напомнено о том, что вопрос о режиме исполняющих сторон согласно проекту документа был в общем виде рассмотрен делегациями Соединенных Штатов и Италии при представлении их предложений относительно сферы применения (см. пункты 220, 226 и 227 выше).

252. Один из моментов, вызвавших беспокойство в связи с общим режимом исполняющих сторон, был связан с географической сферой действия проекта документа. Был приведен пример товаров, отгружаемых из Токио в Роттердам через Сингапур, и задан вопрос о том, распространяется ли действие положений документа на стивидора, обрабатывающего груз в Сингапуре, если Япония или Нидерланды ратифицировали проект документа, а Сингапур – нет. Было указано, что в проекте документа не следует предусматривать положения, устанавливающего прямое основание для предъявления иска к исполняющей стороне в недоговариваемом государстве.

253. Был проявлен интерес к предложению Соединенных Штатов предусмотреть в проекте документа различные режимы для морских исполняющих сторон и наземных исполняющих сторон, однако было высказано мнение о том, что окончательную позицию в отношении этого предложения до его официального представления на более позднем этапе занять невозможно. Было указано, что согласно этому предложению вопрос о морских исполняющих сторонах будет регулироваться в соответствии с пунктом 6.3, и, таким образом, в их отношении могут быть предъявлены иски на условиях проекта документа, при том, что они смогут воспользоваться всеми возражениями и ограничениями, предоставленными перевозчику. В то же время потребуется внести изменения в подпункты 6.3.1 и 6.3.3 в отношении наземных исполняющих сторон, с тем чтобы в проекте документа не устанавливалось дополнительных оснований для предъявления исков в их отношении и в то же время не создавалось для них дополнительной защиты на основании "Гималайской оговорки" за пределами действующих норм применимого права. Было высказано мнение, что отдельные режимы для морских и наземных исполняющих сторон будут иметь особое значение, если в подпункт 4.2.1 не будет включена отсылка к императивным нормам национального права. В то же время один из моментов, вызвавших беспокойство, состоял в том, что понятие исполняющей страны создается для защиты как грузоотправителя по договору, так и исполняющей стороны от потенциального возникновения неограниченной ответственности в силу иска из деликта и что это предложение создаст в этой связи трудности применительно к условиям смешанных перевозок, поскольку истец может предъявить требования к исполняющей стороне на основе другого договора. Еще один аспект, вызвавший беспокойство, был связан с вопросом о возможной коллизии

последствий реализации этого предложения с Конвенцией об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 1991 года.

254. Была высказана просьба разъяснить различие между исполняющей стороной и исполняющим перевозчиком, проводимое в предложении Италии. В ответ на этот вопрос было указано, что в итальянском предложении содержится узкое определение исполняющей стороны, позволяющее исключить из него лиц, которые занимаются обработкой и складированием груза и на которых не распространяется действие положений каких-либо наземных конвенций, и сохранить охват только тех сторон, которые фактически занимаются перемещением или перевозкой груза в качестве исполняющих сторон согласно проекту документа. Было указано, что это предложение охватывает право предъявления иска в отношении исполняющих сторон в этом узком толковании и что, таким образом, будут применяться положения договора, заключенного самой исполняющей стороной. В связи с этим узким определением исполняющей стороны была выражена определенная обеспокоенность, особенно в отношении предусматриваемой "Гималайской оговоркой" защиты, которая, как было сочтено, должна распространяться на все исполняющие стороны. Другой момент, вызвавший обеспокоенность применительно к узкому определению исполняющей стороны, был связан с мнением о том, что включать определение исполняющих сторон на основе выполняемых ими функций не следует, поскольку такой подход может обусловить неопределенность в вопросе о том, какой круг лиц охватывается проектом документа и в отношении какого круга лиц должны заявляться исковые требования. Было указано, что еще одной отличительной особенностью итальянского предложения является проведение различия между морскими исполняющими сторонами и наземными исполняющими сторонами, с помощью которого обеспечивается применение проекта документа к морским исполняющим сторонам, при том, что положение наземных исполняющих сторон будет определяться условиями заключенного ими договора. Было высказано мнение, что наземные исполняющие стороны должны иметь возможность воспользоваться защитой, предоставляемой "Гималайской оговоркой", когда она включена в заключенный ими договор. Была высказана точка зрения о том, что предоставление наземным исполняющим сторонам возможности использовать защитительные оговорки в их собственных договорах может неоправданно усложнить соответствующие вопросы и не обеспечить достаточной определенности. Другой аспект, вызвавший обеспокоенность в связи с этим предложением, состоял в том, что ссылка на международные конвенции и национальное право, применимые в отношениях между исполняющим перевозчиком и наземной исполняющей стороной, может быть истолкована как включающая отсылку к неимперативным нормам национального права, и условия договора, заключенного между этими сторонами, могут приобрести обязательную силу для грузоотправителя по договору, который захочет предъявить иск непосредственно к наземной исполняющей стороне. Было указано, что это предоставит перевозчику по договору и исполняющему перевозчику несправедливую возможность заключить договор в ущерб интересам грузоотправителя.

255. Определенная предварительная поддержка была выражена объединению предложений Италии и Соединенных Штатов в вопросе о режиме исполняющих сторон. Например, была выражена общая поддержка отдельным режимам для

морских и наземных исполняющих сторон, однако было сочтено, что для целей обеспечения единообразия в проект документа было бы лучше включить конкретную ссылку на права наземных исполняющих сторон на предъявление исков. Никаких окончательных выводов по поводу объединения этих предложений сделано не было.

256. После обсуждения было принято решение о том, что режим исполняющих сторон согласно проекту документа представляет собой важный вопрос, который сыграет определяющую роль применительно ко всему документу и который может помочь решению других проблем, таких как включение отсылки к императивным нормам национального права в подпункт 4.2.1. Отсутствие уточненного письменного предложения по этому вопросу, которое, как ожидается, будет представлено, не позволило принять четкого окончательного или предварительного решения. Было сочтено, что в настоящий момент еще рано пересматривать положения проекта документа для учета вопросов, связанных с режимом исполняющих сторон.

d) Пределы ответственности

257. Широко распространенное мнение состояло в том, что на нынешнем этапе обсуждений не следует предпринимать попыток достичь согласия о каких-либо конкретных суммах пределов ответственности согласно подпункту 6.7.1. Было высказано мнение, что, независимо от сумм, которые будут в конечном итоге установлены, в проекте документа должна быть предусмотрена оперативная процедура для внесения корректировок. Было высказано предположение, что моделью в этой связи может послужить Протокол 1996 года к Конвенции ММО об ограничении ответственности по морским требованиям. Это предложение получило широкую поддержку.

258. Было высказано мнение, что пределы ответственности в контексте документа о смешанных перевозках должны быть существенно выше морских пределов, устанавливаемых в Гаагских и Гаагско–Висбийских правилах. Было разъяснено, что, если перевозчик участвует в смешанной перевозке, в рамках которой могут применяться различные пределы ответственности (от 2 СПЗ за килограмм при морской перевозке до 8,33 СПЗ за один килограмм при автодорожной перевозке и даже 17 СПЗ за килограмм при воздушной перевозке), перевозчик в любом случае будет приобретать страховое покрытие с учетом наиболее высокого предела, применимого в ходе перевозки, при условии, что будет действовать сетевая система. В ответ было указано, что целью ограничения ответственности отнюдь не является обеспечение такого порядка, при котором при любых гипотетических перевозках стоимость груза в случае повреждения или утраты будет полностью компенсироваться. Цель ограничения ответственности, как было заявлено, состоит в обеспечении предсказуемости и определенности. Было отмечено, что даже согласно пределам ответственности, устанавливаемым в Гаагско–Висбийских правилах, около 90 процентов убытков или ущерба полностью компенсируется на основе ограничений применительно к единице упаковки. В порядке разъяснения было указано, что в целом размер единиц упаковок в практике современных контейнеризированных перевозок уменьшается и что в общем признается, что при контейнеризированных перевозках понятие "упаковка" применяется к единицам упаковки внутри контейнера, а не к самому контейнеру. Было также разъяснено, что ограничение

на килограмм, установленное Гаагско–Висбийскими правилами, по-прежнему соотносится со средней стоимостью размещенного в контейнере груза, несмотря на значительные различия по регионам. Исходя из аналогичной точки зрения было высказано мнение о том, что с момента принятия Гаагско–Висбийского протокола ставки фрахта в морских перевозках сократились и что это сокращение должно учитываться при установлении пределов ответственности.

259. Что касается последнего предложения подпункта 6.7.1, то было напомнено, что это предложение заключено в квадратные скобки в ожидании принятия решения о том, будут ли какие-либо императивные положения носить односторонний или двусторонний характер, т.е. следует ли разрешать той или иной стороне увеличивать соответствующие пределы своей ответственности (см. A/CN.9/WG.III/WP.21, пункт 106). Было принято к сведению обсуждение, ранее проведенное Рабочей группой (см. пункт 214 выше), и в предварительном порядке было принято решение снять квадратные скобки в этом положении.

260. В связи с утратой права на ограничение ответственности согласно пункту 6.8 было высказано мнение, что ссылка на "личное действие или бездействие" лица, ссылающегося на право ограничить ответственность, должна быть заменена ссылкой "на действие или бездействие" такого лица. Было напомнено, что аналогичное предложение уже вносилось на предыдущей сессии Рабочей группы в интересах обеспечения соответствия с Афинской конвенцией о морской перевозке пассажиров и багажа. В ответ было указано, что вопрос о соответствии с Афинской конвенцией будет в большинстве случаев возникать при перевозке груза и пассажиров на одном и том же судне, а подобные случаи, как было отмечено, встречаются относительно редко. Одна делегация предложила подготовить исследование по вопросу о соответствии между проектом документа и Афинской конвенцией для рассмотрения Рабочей группой на одной из следующих сессий.

261. Широкое распространение получило мнение о том, что ссылка на "личное действие или бездействие" лица, ссылающегося на право ограничить ответственность, должна рассматриваться в контексте возможности включения дополнительного положения о намеренной вине служащего или агента перевозчика. В поддержку включения такого положения было указано, что в пункте 6.8 рассматривается чрезвычайная ситуация, когда утрата или повреждение груза были вызваны намеренным действием или бездействием перевозчика, которому в этом случае не должно разрешаться снимать с себя ответственность путем доказывания, что действия, вызвавшие утрату или повреждение, были совершены его служащим или агентом и не являются личными действиями или бездействием перевозчика. В ответ было вновь указано, что на предыдущей сессии Рабочей группы было высказано предположение о том, что правила об ограничении ответственности должны быть обязательными или почти обязательными для соблюдения, с тем чтобы обеспечить последовательность и определенность в толковании этих правил (A/CN.9/525, пункт 88). Было отмечено, что почти обязательные пределы ответственности приведут к созданию положения, при котором перевозчику будет легче приобрести страховое покрытие. В то же время было напомнено о том, что, хотя существуют прецеденты международных документов, в которых закрепляются такие обязательные пределы ответственности, сумма ограничения, предусматриваемая в подобных документах, является относительно высокой

(там же). С целью снятия беспокойства, выраженной в отношении возможности для перевозчика избежать ответственности, было указано, что понятие "личное действие или бездействие" согласно пункту 6.8 должно толковаться как применимое не только к перевозчику по договору, но также и к каждой исполняющей стороне. После обсуждения Рабочая группа приняла решение заключить слово "личного" в квадратные скобки для продолжения обсуждения на более позднем этапе.

262. Было предложено уточнить в проекте документа, что перевозчик ни в коем случае не может нести ответственности в превышение стоимости груза. В ответ было указано, что подобное положение включено в подпункт 6.2.3. В целом было сочтено, что цель этого положения потребует, возможно, более ясно изложить в будущем проекте.

263. Другое высказанное предположение касалось возможной необходимости в корректировке положений проекта документа, регулирующих пределы ответственности, с учетом решений, принятых Рабочей группой в отношении возможности перевозчика делать оговорки к описанию груза, представленному грузоотправителем по договору в транспортном документе. Если подобная оговорка будет сделана перевозчиком применительно к весу груза или числу единиц упаковки, то в проекте документа должен предусматриваться четкий порядок в вопросе о том, какой вес и какое количество единиц упаковки должны использоваться для целей применения пределов ответственности. Было высказано мнение, что в подобном контексте оговорки, возможно, потребуются оставлять без внимания, во многом аналогично тому, как в нынешней повседневной практике без внимания оставляются оговорки типа "заявленный вес". Рабочая группа приняла это предложение к сведению.

е) Режим нелокализованного ущерба

264. В свете проведенных в Рабочей группе обсуждений вопроса о пределах ответственности было высказано мнение, что пределы, устанавливаемые в Гагско-Висбийских правилах, являются слишком низкими для того, чтобы быть приемлемыми в качестве субсидиарной нормы в случае нелокализованного ущерба. Поддержка была выражена предложению включить после подпункта 6.7.1 следующее положение: "Независимо от положений подпункта 6.7.1, если перевозчик не может установить, произошли 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". Было разъяснено, что в случае нелокализованного ущерба повреждение груза обычно обнаруживается в месте получения, что означает, что поврежденными оказываются лишь незначительные количества груза (см. A/CN.9/WG.III/WP.26). В дополнение к предложению о применении более высоких пределов ответственности в случае нелокализованного ущерба было высказано мнение, что в проект документа следует внести изменения с тем, чтобы отразить принцип, заключающийся в том, что если перевозчик пожелает избежать применения более высоких пределов ответственности, на нем должно лежать бремя доказывания того, что повреждения были причинены на том или ином конкретном этапе перевозки. Было указано, что такой принцип

применительно к бремени доказывания оправдывается тем фактом, что перевозчик находится в лучшем по сравнению с грузоотправителем по договору положении для расследования событий, произошедших в ходе рейса.

265. В ответ на вопрос о причинах применения проекта документа в качестве субсидиарного правила в случае нелокализованного ущерба было повторено мнение о том, что основным соображением в этом вопросе должно являться обеспечение предсказуемости и определенности в отношении режима ответственности, применимого к нелокализованному ущербу.

266. В редакционном плане было высказано предположение о том, что в проекте документа потребуется, возможно, более четко отразить правовые режимы, регулирующие локализованный ущерб согласно подпункту 4.2.1 и нелокализованный ущерб согласно подпункту 6.7.1. Секретариату было предложено рассмотреть необходимость повышения согласованности этих двух положений при подготовке пересмотренного проекта документа.

267. После обсуждения Рабочая группа приняла решение о том, что предложение, изложенное в пункте 264 выше, должно быть отражено в квадратных скобках в качестве одного из возможных вариантов в пересмотренном тексте проекта документа для рассмотрения на одной из будущих сессий.

Примечания

¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят пятая сессия, Дополнение № 17 (A/51/17), пункты 210–215.*

² Там же, пункт 210.

³ Там же, пункт 211.

⁴ Там же, пункт 215.

⁵ Там же, *пятьдесят третья сессия, Дополнение № 17 (A/53/17), пункт 264.*

⁶ Там же, *пятьдесят четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/54/17), пункт 413.*

⁷ Там же, пункты 414 и 415.

⁸ Там же, *пятьдесят пятая сессия, Дополнение № 17 (A/55/17), пункты 416–427.*

⁹ Там же, *пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 (A/56/17), пункты 319–345.*

¹⁰ Там же, пункт 345.

¹¹ Там же.

¹² Там же, *пятьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/57/17), пункты 210–224.*

¹³ Там же, пункт 224.