



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
22 December 2005

Russian
Original: English

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

Тридцать девятая сессия

Нью-Йорк, 19 июня – 7 июля 2006 года

**Доклад Рабочей группы III (Транспортное право)
о работе ее шестнадцатой сессии
(Вена, 28 ноября – 9 декабря 2005 года)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение	1–7	3
I. Обсуждение и решения	8	5
II. Подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов	9–239	5
Юрисдикция – глава 16	9–84	5
Проект статьи 75. Иски в отношении перевозчика	10–17	5
Представление Конвенции о выборе суда, подготовленной Гаагской конференцией	18	8
Проект статьи 76. Соглашение об исключительной юрисдикции ...	19–40	8
Проект статьи 77. Иски в отношении морской исполняющей стороны	41–44	15
Проект статьи 78. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции	45–46	16
Проект статьи 79. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера	47–52	16
Проект статьи 80. Объединение и перенос исков	53–59	18
Проект статьи 81. Соглашение после возникновения спора	60–64	20
Предложенный новый проект пункта 81(2)	65–69	21



	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Предложенный проект новой статьи 81 бис. Признание и приведение в исполнение	70–72	22
Предложенный пересмотренный текст главы о юрисдикции	73–84	23
Арбитражное разбирательство – глава 17	85–103	30
Предложенный пересмотренный текст главы об арбитражном разбирательстве	95–103	33
Обязанности грузоотправителя по договору – глава 8	104–187	37
Проект статьи 28. Сдача груза к перевозке	109–120	38
Проект статьи 29. Обязательство перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций	121–127	41
Проект статьи 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документации	128–135	43
Проект статьи 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору	136–153	45
Проект статьи 32. Существенное искажение данных грузоотправителем по договору	154–156	51
Проект статьи 33. Специальные правила в отношении опасных грузов	157–170	51
Проект статьи 34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору	171–175	55
Проект статьи 35. Субститутивная ответственность грузоотправителя по договору	176–180	56
Проект статьи 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору	181–183	57
Проект статьи 18. Ответственность перевозчика за непредоставление информации и инструкций	184–187	58
Сдача груза – глава 10, включая период ответственности перевозчика (проект статьи 11) и проект статьи 14(2)	188–239	59
Проект статьи 11. Период ответственности перевозчика	190–208	59
Проект статьи 46. Обязательство принять поставку	209–219	63
Проект статьи 47. Обязательство подтвердить получение груза	220–222	66
Проект статьи 48. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выдается	223–230	67
Проект статьи 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выдается	231–239	69
III. Другие вопросы	240–244	71
Сроки проведения семнадцатой и восемнадцатой сессий	240–241	71
Планирование будущей работы	242–244	71

Введение

1. На своей тридцать четвертой сессии в 2001 году Комиссия учредила Рабочую группу III (Транспортное право) и возложила на нее задачу подготовки в тесном сотрудничестве с заинтересованными международными организациями законодательного документа по таким вопросам, касающимся международной морской перевозки грузов, как сфера применения документа, период ответственности перевозчика, обязанности перевозчика, ответственность перевозчика, обязанности грузоотправителя и транспортные документы¹. Рабочая группа приступила к работе над проектом документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на своей девятой сессии в 2002 году. Самая последняя подборка ссылок, касающихся истории разработки проекта документа, приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.48.

2. Рабочая группа III (Транспортное право), в состав которой входят все государства – члены Комиссии, провела свою шестнадцатую сессию в Вене 28 ноября – 9 декабря 2005 года. В работе сессии принимали участие представители следующих государств – членов Рабочей группы: Австралия, Австрия, Алжир, Аргентина, Беларусь, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Германия, Индия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Камерун, Канада, Китай, Колумбия, Марокко, Мексика, Нигерия, Республика Корея, Российская Федерация, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Тунис, Турция, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария, Швеция и Япония.

3. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Греция, Дания, Доминиканская Республика, Индонезия, Ирак, Куба, Кувейт, Латвия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Панама, Перу, Румыния, Сенегал, Филиппины и Финляндия.

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

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

б) **межправительственные организации, приглашенные Комиссией:** Гагская конференция по международному частному праву, Европейская комиссия (ЕК), Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ), Совет Европейского союза;

с) **международные неправительственные организации, приглашенные Комиссией:** Ассоциация американских железных дорог (ААЖД), Балтийский международный морской совет (БИМКО), Европейская международная ассоциация студентов–юристов (ЕМАСЮ), Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ), Международная ассоциация смешанных перевозок

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

(ИММТА), Международная группа клубов взаимного страхования (P&I), Международная палата судоходства (МПС), Международная торговая палата (МТП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный комитет железнодорожного транспорта (СИТ), Международный морской комитет (ММК).

5. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Рафаэль Ильескас (Испания)

Докладчик: г-н Вальтер Ди Са Лейтан (Бразилия)

6. Рабочей группе были представлены следующие документы:

a) аннотированная предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.III/ WP.48);

b) записка, подготовленная Секретариатом и содержащая второй пересмотренный вариант проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/ WP.56);

c) информация о юрисдикции и арбитражном разбирательстве, представленная делегацией Дании на пятнадцатой сессии (A/CN.9/WG.III/ WP.49), и записка, содержащая информацию о сфере применения и праве заключать договоры, представленную делегацией Финляндии на пятнадцатой сессии (A/CN.9/WG.III/ WP.51);

d) информация о праве распоряжаться грузом, представленная от имени делегации Норвегии на пятнадцатой сессии (A/CN.9/WG.III/ WP.50/Rev.1);

e) информация о передаче прав, представленная делегацией Швейцарии на пятнадцатой сессии (A/CN.9/WG.III/ WP.52);

f) сопоставительная таблица уровней ограничения ответственности перевозчика (A/CN.9/WG.III/ WP.53);

g) предложение Нидерландов относительно арбитража (A/CN.9/WG.III/ WP.54);

h) информация об обязанностях отправителя по договору, представленная делегацией Швеции (A/CN.9/WG.III/ WP.55);

i) информация о сдаче груза, представленная делегацией Нидерландов (A/CN.9/WG.III/ WP.57);

j) предложение Соединенных Штатов Америки относительно включения "портов" в проект статьи 75 проекта конвенции в главу, посвященную юрисдикции (A/CN.9/WG.III/ WP.58);

k) замечания Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии относительно арбитража (A/CN.9/WG.III/ WP.59).

7. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

1. Выборы должностных лиц
2. Утверждение повестки дня
3. Подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов

4. Другие вопросы
5. Утверждение доклада.

I. Обсуждение и решения

8. Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов ("проект конвенции") на основе текста, содержащегося в приложениях к записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/ WP.56), и обсудила различные предложения, включая предложение Нидерландов об арбитраже (A/CN.9/WG.III/ WP.54) и предложение Соединенных Штатов Америки относительно включения "портов" в проект статьи 75 проекта конвенции в главу, посвященную юрисдикции (A/CN.9/WG.III/ WP.58). Секретариату было предложено подготовить пересмотренный проект ряда положений на основе результатов обсуждения и выводов Рабочей группы. Эти результаты обсуждения и выводы отражены в разделе II ниже.

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

Юрисдикция – глава 16

9. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что впервые главу проекта конвенции, посвященную юрисдикции, она рассматривала на своей четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункты 110–150), а в последний раз – на своей пятнадцатой сессии (см. A/CN.9/576, пункты 110–175). Обсуждение положений о юрисдикции основывалось на тексте, содержащемся в приложениях I и II к документу A/CN.9/WP.56.

Проект статьи 75. Иски в отношении перевозчика

Включение в пункт (с) формулировки, касающейся "портов"

10. Было вновь высказано мнение о том, что в качестве надлежащих коллизионных привязок, на основании которых будет устанавливаться юрисдикция применительно к искам в отношении перевозчика согласно проекту статьи 75, следует включить ссылки на порт погрузки и порт разгрузки (см. A/CN.9/572, пункт 128; A/CN.9/576, пункт 121 и A/CN.9/WG.III/ WP.58).

11. Общую поддержку получило предложение снять квадратные скобки вокруг проекта пункта 75(с) и сохранить заключенный в них текст. Было высказано мнение о том, что включение портов первоначальной погрузки и конечной разгрузки груза с судна в качестве дополнительных юрисдикционных оснований имеет особое значение в контексте договоров перевозки "от двери до двери", поскольку оно является выгодным как для перевозчика, так и для лица, заявляющего требования на груз. Было высказано предположение о том, что перевозчик в целом предпочел бы, чтобы иск подавался в одном из портов, через которые проходил груз, чем в каком-либо месте внутри страны, в котором агент забрал или сдал груз, а истец сможет по своему выбору возбудить иск в отношении перевозчика в конкретном порту, в котором, например, был нанесен

ущерб, если он сочтет это для себя выгодным. Было разъяснено, что, хотя включение портов в список мест, в которых в отношении перевозчика может быть возбуждено судебное разбирательство, не гарантирует того, что иск будет подан именно в порту, их исключение сделает подачу иска в портах невозможной.

12. В поддержку предложения о включении упоминания о портах в проект статьи 75 в качестве основания для установления юрисдикции был приведен ряд доводов. Было указано, что одно из преимуществ заключается в том, что, поскольку вероятность того, что повреждение или утрата произойдут в порту, более высока, так как именно там происходит обработка груза, будет более уместно проводить слушания по исковым требованиям именно в порту, в котором произошли утрата или повреждение, поскольку доступ к свидетелям и другим доказательствам будет более легким для всех сторон. Другое преимущество, как было заявлено, заключается в том, что согласно проекту статьи 77 порт, возможно, является единственным местом, в котором лицо, заявляющее требование на груз, сможет возбудить единый иск в отношении как перевозчика, так и исполняющей стороны, что даст ему потенциальную возможность избежать возбуждения нескольких исков. Кроме того, было указано, что проект пункта 75(с) позволяет перевозчику, которому был предъявлен иск, потребовать в рамках рассмотрения этого же иска возмещения от небрежной исполняющей стороны или ее долевого участия в покрытии ущерба. Было также указано, что порт является привлекательным местом судебного разбирательства для участников тяжбы, поскольку вероятность того, что практикующие юристы и судьи, руководящие судами, расположенными вблизи портов, будут обладать специальной квалификацией по морским делам, более высока, особенно в сравнении с положением в судах, расположенных внутри страны. В дополнение к этому было высказано мнение о том, что в некоторых правовых системах исключение возможности возбудить разбирательство в порту может сказаться на способности судов регулировать свои собственные списки дел, назначенных к рассмотрению, которая, например, позволяет ему более легко объединять иски в рамках крупных дел, связанных с нанесением ущерба.

13. Меньшее число делегаций высказали мнение о том, что включение ссылки на порты излишне расширит число мест, в которых будет существовать юрисдикция на возбуждение дела истцом. Некоторые делегации вновь повторили уже высказывавшееся на предыдущих сессиях Рабочей группы мнение, что необходимости в главе о юрисдикции вообще не имеется, а другие выразили точку зрения о том, что коммерческие стороны обладают равными переговорными позициями и просто передадут любые имеющиеся у них требования страховщикам. В ответ было высказано мнение о том, что проект статьи 75 задумывался в качестве субсидиарного правила и что в ходе последующих обсуждений в Рабочей группе по вопросу о свободе договора будет рассмотрен и вопрос о выборе суда в ситуациях, когда стороны обладают равными переговорными позициями. Согласно другим высказанным мнениям, включение портов в проект пункта 75(с) нанесет ущерб определенности, которая достигается с помощью юрисдикционных положений, содержащихся в проекте конвенции.

Фактический или договорный порт погрузки или разгрузки и порты убежища

14. Рабочая группа рассмотрела общий вопрос о том, должно ли упоминание "портов" в проекте пункта 75(с) представлять собой ссылку на порты фактической погрузки и разгрузки, или же имеются в виду порты, указанные в договоре. Была выражена активная поддержка мнения о том, что ссылка в проекте статьи должна быть дана на фактические порты погрузки и разгрузки. Было отмечено, что, хотя указанные в договоре и фактические порты погрузки и разгрузки часто будут одними и теми же, будут существовать ситуации, когда, например, как в случае порта убежища, договорное место разгрузки будет отличаться от фактического порта разгрузки. Другой пример был связан с практикой в секторе смешанных перевозок, где по причинам, связанным с повседневными операциями, перевозчик может отдать предпочтение использованию иного порта, чем указанный в договоре порт разгрузки, с тем чтобы воспользоваться альтернативными средствами транспорта, с помощью которых груз будет доставлен грузополучателю быстрее и дешевле. Кроме того, было высказано мнение о том, что в договоре перевозки может указываться лишь сдача груза в одном из портов в каком-либо конкретном районе или вообще не оговариваться какой-либо порт, и что упоминание договорного порта разгрузки не обеспечит, таким образом, желаемой определенности в отношении возможных юрисдикционных оснований.

15. Для разъяснения проекта пункта, касающегося портов, был внесен ряд редакционных предложений. Одно из них состояло в том, что использование таких терминов, как "первоначально грузится" и "окончательно сгружается" должно быть согласовано с терминологией, использованной в проекте статьи 11(6). Кроме того, было высказано предостережение в отношении использования терминологии, смешивающей договорные и фактические порты и, таким образом, возможно, ведущей к непониманию, например, в том что касается статьи 2(1) Гамбургских правил в отношении сферы применения их положений.

Другие аспекты проекта статьи 75

16. Рабочая группа рассмотрела два других аспекта проекта статьи 75. Первый вопрос заключался в том, в состоянии ли Рабочая группа принять решение о выборе между альтернативными текстами, содержащимися в проекте пункта 75(d) в квадратных скобках. После того, как были высказаны некоторые предварительные мнения с выражением предпочтения сохранению термина "указанное", который был сочтен вызывающим меньшую неопределенность, чем термин "согласованное", было достигнуто согласие с тем, что решение по этим альтернативным формулировкам следует отложить до завершения обсуждений Рабочей группой вопроса о соглашениях о выборе суда. Во-вторых, были высказаны опасения относительно определения термина "домициль" в проекте статьи 1(aa), поскольку согласно внутреннему законодательству некоторых государств "зарегистрированной конторой" может быть либо центральная контора, либо отделение.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 75

17. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- квадратные скобки в проекте статьи 75(с) следует снять и сохранить заключенный в них текст;
- Секретариату следует предложить улучшить формулировку пункта (с) с учетом необходимости обеспечения согласованности с другими соответствующими положениями, такими как проект статьи 11(6), с тем чтобы ясно указать, что в виду имеются фактические порты погрузки и разгрузки, и, возможно, прямо исключить порты убежища; и
- Секретариату следует предложить внести необходимые коррективы в определение домициля в проекте статьи 1(aa) для обеспечения определенности применительно к термину "зарегистрированная контора".

Представление Конвенции о выборе суда, подготовленной Гаагской конференцией

18. Рабочая группа заслушала представление Гаагской конференции по международному частному праву, касающееся основных положений недавно заключенной Конвенции о соглашениях о выборе суда 2005 года (Конвенция о выборе суда). Внимание Рабочей группы было обращено на то, что Конвенция о выборе суда содержит нормы, касающиеся юрисдикции, вытекающей из соглашений об исключительном выборе суда, а также признания и приведения в исполнение судебных решений, имеющих отношение к этим соглашениям. Было выделено одно из положений, а именно статья 22, которая позволяет Договаривающимся государствам прибегать к положениям Конвенции о выборе суда на взаимной основе в целях признания и приведения в исполнение решений, вынесенных судом, указанным в соглашении о неисключительном выборе суда. Хотя Гаагская конференция не заняла какую-либо позицию, упоминалось о том, что, хотя перевозка пассажиров и грузов была исключена из сферы применения Конвенции согласно статье 2(2)(f), было предложено рассмотреть возможность увязывания проекта конвенции с Конвенцией о выборе суда. Кроме того, напоминалось о том, что даже без формальной связи государства по-прежнему вправе заключать на двусторонней основе соглашения, имеющие целью приведение в исполнение решений, вынесенных выбранным судом в соответствии с положениями Конвенции о выборе суда.

Проект статьи 76. Соглашения об исключительной юрисдикции

Общее обсуждение

19. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она обсуждала оговорки об исключительной юрисдикции на своих четырнадцатой и пятнадцатой сессиях (см. A/CN.9/572, пункты 130–133, и A/CN.9/576, пункты 156–168). Рабочая группа была проинформирована о том, что при подготовке проекта статьи 76, содержащегося в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/WP.56, Секретариат учитывал результаты этого обсуждения.

Включение положения об исключительной юрисдикции

20. Рабочая группа продолжила обсуждение на основе следующего предложенного проекта текста, основывающегося на редакционных предложениях, полученных от ряда делегаций:

"Статья 76. Соглашения о выборе суда

1. Если грузоотправитель по договору и перевозчик соглашаются в том, что суды одного Договаривающегося государства или один или несколько конкретных судов в одном Договаривающемся государстве обладают юрисдикцией в отношении разрешения споров, которые возникли или могут возникнуть в связи с настоящей Конвенцией, данный суд или суды обладают такой юрисдикцией при условии, что предоставляющее ее соглашение заключено или документально подтверждено

а) в письменной форме; или

б) при помощи любого другого средства связи, которое делает информацию доступной для ее последующего использования.

2. Юрисдикция суда или судов, выбранных в соответствии с пунктом 1, является исключительной, если предоставляющее такую юрисдикцию соглашение содержится в договоре на массовые грузы и в таком соглашении

а) прямо указываются наименование и местонахождение выбранного суда или судов, а также наименования и адреса сторон; и

б) либо

i) такое соглашение заключено на индивидуальной основе; или

ii) договор на массовые грузы содержит конкретное заявление о том, что существует соглашение об исключительном выборе суда и его местонахождение указано в договоре на массовые грузы.

3. Соглашение об исключительном выборе суда, заключенное в соответствии с пунктом 2, имеет обязательную силу для лица, которое не является стороной договора на массовые грузы, только в том случае, если это предусмотрено соответствующим применимым законодательством [если такому лицу направляется надлежащее уведомление о месте, в котором иск может быть предъявлен, и если суд находится в одном из мест, указанных в статье 75(a), (b) или (c)].

[4. Настоящая статья не препятствует какому-либо Договаривающемуся государству в придании силы соглашению о выборе суда при соблюдении менее жестких условий, чем условия, установленные в пункте 2, если оно делает соответствующее заявление при подписании или ратификации. Ничто в настоящем пункте не препятствует суду, указанному в статье 75(a), (b) или (c) в осуществлении его юрисдикции.]"

21. Было разъяснено, что целью предложенного текста проекта статьи 76 является достижение компромисса между делегациями, которые выступают за то, чтобы не признавались никакие оговорки об исключительном выборе суда, и

теми, которые являются сторонниками признания всех таких оговорок. Это предложение направлено на установление общих минимальных стандартов для признания действительности соглашений о выборе суда и создание возможностей для более широкого признания таких соглашений теми государствами, которые желают это сделать. Рабочей группе было сообщено, что целью содержащегося в предложении компромисса является создание возможностей для максимально широкой ратификации проекта конвенции.

22. Было описано предполагаемое действие предложенного текста. Было отмечено, что предлагаемая статья 76 направлена на то, чтобы расширить сферу действия режима соглашений об исключительной юрисдикции за счет включения в нее соглашений о выборе суда в целом. В предложенном пункте 76(1) излагаются требования для признания действительности соглашений о выборе суда, а в предлагаемом пункте 76(2) четко разъясняется, что обладающие юридической силой оговорки об исключительном выборе суда могут включаться только в договоры на массовые грузы, которые удовлетворяют перечисленным минимальным стандартам. Далее было разъяснено, что согласно предлагаемому пункту 76(3) действие соглашений об исключительном выборе суда, удовлетворяющих требованиям пункта 2, распространяется на третьи стороны по отношению к договору на массовые грузы только в том случае, если это допускается применимым законодательством или если выполнены приведенные в квадратных скобках дополнительные условия, направленные на защиту этих сторон. Кроме того, было указано, что функция предложенного пункта 76(4) состоит в предоставлении договаривающимся государствам возможности признать силу соглашений о выборе суда при менее жестких требованиях, чем те, которые излагаются в предложенном пункте 2, при условии, что при подписании или ратификации проекта конвенции будет сделано соответствующее заявление. В заключение было разъяснено, что целью последнего предложения предложенного пункта 4 является предоставление суду, указанному в проектах пунктов 75(a), (b) или (c), возможности согласиться на юрисдикцию в случае соглашений об исключительном выборе суда, которые не удовлетворяют требованиям предложенного пункта 2, или отказаться от такой юрисдикции.

Общее отношение к предложенному режиму соглашений о выборе суда

23. Было высказано мнение, что в проект конвенции вообще не следует включать главы, посвященной юрисдикции, и что вместо этого следует по-прежнему придерживаться практики Гаагско–Висбийских правил, согласно которым этот вопрос оставлен на урегулирование на основании свободы выбора сторон. В ответ было отмечено, что свобода договора согласно Гаагско–Висбийским правилам может ограничиваться нормами, установленными на национальном уровне, и что в силу этого унификацию правового регулирования в единообразном документе следует только приветствовать. Поддержка была выражена в отношении изложенной в предлагаемой статье 76 схемы, целью которой является сохранение статуса-кво применительно к признанию соглашений о выборе суда, и также была одобрена идея дальнейшего изучения этой схемы в качестве отправного пункта для возможной будущей унификации.

24. Поддержку также получило мнение о том, что в интересах обеспечения ясности действительность соглашений об исключительном выборе суда не

должна ограничиваться договорами на массовые грузы, а должно быть распространено на все договоры перевозки. Кроме того, было отмечено, что любые ссылки в договорах на массовые грузы в главе, посвященной юрисдикции, будут зависеть от результатов обсуждений темы договоров на массовые грузы в целом в проекте статьи 95, некоторые формулировки которой по-прежнему заключены в квадратные скобки. В ответ на эти моменты, вызвавшие обеспокоенность, было высказано мнение о том, что отраженные в предложенном тексте скромные попытки добиться унификации в отношении соглашений о выборе суда необходимо было сперва предпринять на каком-то начальном уровне, на котором существует потенциальная возможность достичь согласия, и что в силу этого было сочтено, что наилучшим вариантом действий будет сначала ограничение применения данных положений теми ситуациями, в которых действуют опытные стороны, находящиеся на равных переговорных позициях, как это имеет место в случае договоров на массовые грузы. Было также разъяснено, что государства, которые пожелают распространить действительность соглашений об исключительном выборе суда не только на договоры на массовые грузы, но и на другие договоры перевозки, вполне смогут сделать это согласно предложенному пункту 76(4).

25. Еще один момент, вызвавший обеспокоенность, был связан с тем, что согласно излагаемой в предложенной статье 76 схеме применительно к соглашениям о выборе суда потенциальный истец должен для установления надлежащей юрисдикции изучить информацию слишком многочисленных различных уровней, что приведет для него к большим затратам времени, а также нанесет ущерб определенности. Кроме того, было отмечено, что данное предложение не позволяет решить проблему географически удаленных грузоотправителей по договору, на которых могут лечь издержки ведения судебных тяжб в других государствах.

Предложенный пункт 76(1)

26. Было отмечено, что в предложенном пункте 76(1) излагаются условия для признания действительности всех соглашений о выборе суда. Далее было отмечено, что содержащиеся в предложенном пункте 76(1) требования сформулированы на основе статьи 3 Конвенции о выборе суда. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что отсутствие в данном пункте упоминания о компетенции суда может непреднамеренно привести к лишению силы внутренних процессуальных норм, поскольку будет предусмотрено основание, по которому суд сможет заявить о своей юрисдикции в тех случаях, когда он таковой не обладает. Было отмечено, что в предложенном пункте 76(1) следует упомянуть о компетенции согласно национальному праву суда, избранного в соглашении о выборе суда, аналогично тому, как это делается во вводных формулировках проектов статьей 75 и 77.

Предложенный пункт 76(2)

27. Было отмечено, что в предложенном пункте 76(2) излагаются условия для признания действительности соглашений об исключительной юрисдикции суда, являющиеся параллельными требованиям применительно к действительности договоров на массовые грузы, устанавливаемым в проекте пункта 95(1). Помимо условий либо заключения на индивидуальной основе, либо конкретного

заявления в договоре на массовые грузы о существовании соглашения в исключительном выборе суда и его местонахождении, для признания за соглашением о выборе суда силы также требуется указание наименования и местонахождения выбранного суда и наименований и адресов сторон.

28. Были высказаны предложения относительно конкретных формулировок пункта 2. Было выражено мнение, что для придания предложенному подпункту 76(2)(b)(i) четкости следует сослаться на договоры на массовые грузы, заключенные на индивидуальной основе, а не на отдельные оговорки этих договоров, такие как оговорки о выборе суда. Было также предложено сослаться в данном пункте на компетенцию согласно национальному законодательству суда, избранного в соглашении о выборе суда, как об этом уже говорилось ранее в связи с пунктом 1.

Предложенный пункт 76(3)

29. Было указано, что в предложенном пункте 76(3) излагаются требования к расширению действия соглашений о выборе суда, о которых говорится в пункте 2, на стороны, являющиеся третьими по отношению к договору на массовые грузы. В частности, было отмечено, что соглашения об исключительном выборе суда должны являться действительными в отношениях между сторонами договора на массовые грузы и что избранный суд должен находиться в пределах одной из юрисдикций, указанных в проектах пункта 75(a), (b) или (c). В дополнение к этому требуется, чтобы третьим сторонам было направлено надлежащее уведомление о месте, в котором иск может быть предъявлен, а также, чтобы согласно соответствующему применимому законодательству третьи стороны могли быть связаны подобным образом.

30. Было отмечено, что ссылка на "соответствующее применимое законодательство" должна толковаться как ссылка на национальное право суда, на рассмотрение которого передано соответствующее дело, в том числе как ссылка на его нормы частного международного права. Было предложено в целях обеспечения ясности четко отразить в тексте такое толкование. Был задан вопрос о том, будет ли соблюдение требования "надлежащего уведомления" оцениваться на основе применимого внутригосударственного законодательства.

31. Было разъяснено, что цель заключенного в квадратные скобки текста в конце предложенного пункта 76(3) состоит во включении в проект конвенции минимального стандарта, при соблюдении которого соглашения об исключительной юрисдикции суда будут связывать стороны, являющиеся третьими по отношению к договору на массовые грузы, при том, что суд, согласно своему национальному праву, может потребовать выполнения более строгих стандартов для того, чтобы подобные соглашения связывали третьи стороны. Кроме того, было отмечено, что исключение текста, приведенного в квадратных скобках, полностью оставит этот вопрос на урегулирование на основании применимого права. В этой связи было предложено исключить помещенный в квадратные скобки текст с тем, чтобы не создавать неясности в вопросе о том, преследует ли требование о направлении уведомления цель изменить те национальные правовые нормы, которые требуют согласия третьих сторон на обязательную силу, а не только простого направления уведомления. Альтернативное предложение заключалось в том, чтобы заменить приведенный

в квадратных скобках текст словами "и такое соглашение включено в условия договора [или включено посредством ссылки в транспортный документ или электронную транспортную запись]". В то же время было также высказано мнение о том, что квадратные скобки в предложенном пункте 3 следует снять, а заключенный в них текст сохранить с тем, чтобы включить минимальные требования для защиты третьих сторон. В дополнение к этому было отмечено, что в коммерческой практике необходимость в защите третьих сторон в случае договора на массовые грузы является ограниченной, поскольку в действительности такие третьи стороны часто являются дочерними предприятиями грузоотправителя по договору, связанными с ним корпоративными образованиями или же экспедиторскими компаниями.

32. Другое высказанное мнение состояло в том, что для обеспечения лучшей защиты третьих сторон в случае договора на массовые грузы применительно к связыванию их соглашениями об исключительном выборе суда требование уведомления следует заменить требованием получения их согласия. Подобная ссылка содержится в проекте пункта 95(6)(b), согласно которому для связывания третьих сторон условиями договоров на массовые грузы требуется их согласие. В ответ было высказано мнение о том, что предложенный пункт 76(3) касается вопросов выбора суда, которые в некоторых правовых системах рассматриваются в качестве процессуальных, в то время как проект подпункта 95(6)(b) непосредственно затрагивает материально-правовые права и обязательства и требует, таким образом, проявления большей осторожности и установления более высокого стандарта защиты. Еще одно высказанное мнение состояло в том, что требование получения согласия третьих сторон на обязательную силу соглашений об исключительном выборе суда неоправданно усложнит нынешнюю коммерческую практику, часто связанную с длинными цепочками сделок купли-продажи перевозимых товаров.

Предложенный пункт 76(4)

33. Было разъяснено, что предложенный пункт 76(4) призван допускать соглашения о выборе суда на основе менее жестких требований, чем тем, которые изложены в предложенных пунктах 76(1) и (2), при условии, что договаривающееся государство направило требуемое уведомление. В порядке примера было указано, что суд, который расположен в государстве, признающем соглашения о выборе суда согласно проекту пункта 76(4), и который является компетентным в иных отношениях согласно проекту статьи 75 проекта конвенции, может отказаться от своей юрисдикции в случае действительного соглашения о выборе суда, которое не отвечает требованиям пункта 2.

34. В порядке еще одного примера было отмечено, что если перевозчик расположен в государстве, которое признает оговорки об исключительной юрисдикции, а грузоотправитель по договору находится в государстве, которое этого не делает, то перевозчик может обратиться за недеklarаторным судебным решением или, если это возможно, запретом на предъявление исков в суд его государства и грузоотправитель по договору не сможет добиться отзыва иска согласно предложенному пункту 80(2). Было добавлено, что в этом примере грузоотправитель по договору сможет предъявить иск перевозчику в определяемом согласно проекту статьи 75 суде в своем государстве, однако в силу предложенного пункта 76(4) он не сможет потребовать, чтобы перевозчик

отозвал свое ходатайство о вынесении недеklarаторного судебного решения согласно предложенному пункту 80(2). В то же время было добавлено, что в этом примере перевозчик, добившийся вынесения недеklarаторного судебного решения или запрета на возбуждение исков, не сможет добиться приведения их в исполнение в государстве, не признающем оговорки об исключительной юрисдикции.

35. В порядке дополнительного примера было указано, что, если перевозчик по договору, о котором говорилось в примере, приведенном в предыдущем пункте, предъявит свои исковые требования в своем государстве, не признающем оговорки об исключительной юрисдикции, а затем попытается привести в исполнение вынесенное судебное решение в государстве перевозчика, в котором соблюдение оговорок об исключительной юрисдикции может быть обеспечено в принудительном порядке, то в признании такого судебного решения и его приведении в исполнение будет отказано как решения, вынесенного некомпетентным судом.

36. Далее было отмечено, что применительно к случаю, описанному в пункте 34 выше, была выражена обеспокоенность тем, что совместное действие предложенной статьи 81 бис и предложенного пункта 76(4) может привести к тому, что в случае вынесения судебного решения на основе пункта 4 суды в других правовых системах могут счесть себя обязанными признать это решение согласно предложенной статье 81 бис. С тем чтобы разъяснить, что суды в других правовых системах могут признать подобное решение, но отнюдь не обязаны это делать, было предложено добавить в предложенную статью 81 бис новое предложение с указанием того, что эта статья не требует от договаривающегося государства признания или приведения в исполнение вынесенных в другом договаривающемся государстве решений, которые основываются на применении первого предложения пункта 76(4).

37. Было высказано мнение о том, что в целях обеспечения четкости в предложенный пункт 76(4) следует включить ссылку на соглашения о выборе суда, которые "не отвечают требованиям предложенных пунктов 76(1) и (2)", вместо использования формулировки "менее жесткие условия, чем условия, установленные в пункте 2". В этой связи был предложен следующий альтернативный текст: "Настоящая статья не препятствует какому-либо Договаривающемуся государству в придании силы соглашению о выборе суда, которое не удовлетворяет требованиям в пунктах 1 или 2, при условии, что оно делает... (далее идет нынешний текст)". Далее было указано, что это редакционное предложение позволит договаривающемуся государству придавать силу соглашению об исключительном выборе суда в отношениях между сторонами договора, а также в отношении третьих сторон, поскольку вопрос о действительности соглашения в отношении третьих сторон в предложенных пунктах 1 и 2 не затрагивается. Еще одно наблюдение состояло в том, что цель предложенного пункта 4 отнюдь не состоит в том, чтобы допустить вынесение судебных запретов на возбуждение исков, при том что другие делегации также не предлагали использовать подобный подход.

38. Было высказано мнение о том, что применение предложенного пункта 76(4) может привести к возбуждению нескольких судебных разбирательств. В ответ было указано, что предложенная схема дополнительно приведет к сокращению числа разбирательств по крайней мере в двух ситуациях: в случаях, когда в

результате применения предложенного пункта 80(2) допускается подача ходатайства об отзыве исковых требований, и в ситуации, когда суды, являющиеся компетентными на иных основаниях, признают оговорки об исключительном выборе суда и отказываются от своей юрисдикции.

39. Было предложено заменить требование об официальном заявлении договаривающегося государства о придании силы соглашению о выборе суда на условиях, менее жестких, чем условия, установленные в пункте 2, каким-либо менее формальным механизмом. В то же время было отмечено, что любой заменяющий это требование механизм должен выполнять две поставленные цели: обеспечение того, чтобы решение о применении менее жестких условий принималось правительствами, а не отдельными судами, и содействие доступу к информации относительно условий, выполнение которых необходимо для действительности оговорок об исключительном выборе суда в других договаривающихся государствах.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении предложенной статьи 76

40. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- предложенную статью 76 следует пересмотреть в свете замечаний Рабочей группы, изложенных выше.

Проект статьи 77. Иски в отношении морской исполняющей стороны

Общее обсуждение и термины "[первоначально]" и "[окончательно]"

41. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что проект статьи 77 был включен в проект конвенции в ответ на принятое на ее четырнадцатой сессии решение (см. A/CN.9/572, пункты 116–117) подготовить отдельное положение об установлении юрисдикции применительно к искам в отношении морской исполняющей стороны. Напоминалось о том, что в этом отношении, как представлялось, будет уместно вести речь о двух категориях морских исполняющих сторон: стороны, являющиеся в большей степени стационарными, например стивидоры и операторы терминалов, и морские перевозчики, не являющиеся перевозчиками по договору. Было высказано мнение о том, что с учетом этих двух групп морских исполняющих сторон "порт", в котором груз был "первоначально получен" и "окончательно сдан", представляет собой надлежащее место с точки зрения юрисдикции и что, таким образом, слово "место" следует заменить термином "порт", а квадратные скобки вокруг слов "первоначально" и "окончательно" снять, сохранив эти термины. Было выражено общее согласие с этим предложением.

Ссылка на компетенцию "суда Договаривающегося государства"

42. Было высказано мнение, что в связи с вводной частью проекта статьи 77, в котором воспроизводится вводная часть проекта статьи 77, возникают трудности применительно к формулировке "суд Договаривающегося государства, который является компетентным в соответствии с законодательством государства суда". Эта формулировка была сочтена неясной, поскольку речь может идти либо о внутренней, либо о международной компетенции суда. Было предложено разъяснить эту формулировку как в проекте статьи 75, так и в проекте статьи 77.

43. Было также указано, что трудности вызывает и требование о том, что суд, упоминаемый в проекте статьи 77, должен находиться в договаривающемся государстве. Была высказана точка зрения о том, что вполне можно представить себе ситуации, когда ни одно из мест, указанных в пунктах (а) и (b) проекта статьи 77, не будет находиться в договаривающемся государстве, в результате чего, согласно проекту статьи 77, потенциальный истец не будет иметь возможности обратиться в суды надлежащей юрисдикции для подачи иска к морской исполняющей стороне. Хотя требование о том, чтобы суд находился в договаривающемся государстве, также содержится и в проекте статьи 75, в том контексте оно не будет создавать таких же трудностей, поскольку договорное место получения и сдачи груза обеспечит определенность относительно юрисдикции. Было указано, что аналогичная проблема возникает также в связи с тем, что в пункте (b) проекта статьи 77 понятие портов не ограничивается портом, в котором действует морская исполняющая сторона, что может создать излишние сложности для ответчика в случае, если иск будет предъявлен в порту, в котором он не осуществляет операций.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 77

44. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- квадратные скобки, в которые заключены слова "первоначально" и "окончательно", будут сняты, а эти слова будут сохранены в тексте;
- слово "место" в пункте (b) следует заменить словом "порт" в обоих случаях; и
- создаваемые текстом проблемы относительно компетенции и местонахождения суда в договаривающемся государстве, а также возможности предъявления иска морской исполняющей стороне в каком-либо порту, в котором она не осуществляет своих операций, будут рассмотрены в пересмотренном тексте проекта статьи 77.

Проект статьи 78. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции

45. Рабочей группе было сообщено, что в проект статьи 78 будет добавлена дополнительная ссылка на проект статьи 76. Данное положение было одобрено с этим дополнением.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 78

46. После обсуждения Рабочая группа решила одобрить текст проекта статьи 78 с добавлением ссылки на статью 76.

Проект статьи 79. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера

Общее обсуждение

47. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она рассматривала проекты положений об аресте и мерах предварительного или обеспечительного характера в ходе своих четырнадцатой (см. A/CN.9/572, пункты 137–139) и пятнадцатой сессий (см. A/CN.9/576, пункты 129–142).

Пункт 1

48. Было высказано предположение о том, что цель обеспечения того, чтобы юрисдикция в отношении принятия мер предварительного или обеспечительного характера не затрагивалась положениями о юрисдикции, содержащимися в проекте конвенции, может быть достигнута, а проект пункта 79(1) может быть упрощен посредством исключения подпункта (а) и добавления выражения "включая арест" в конце текста подпункта (b). Вместе с тем была выражена поддержка точки зрения о том, что это предположение не в полной мере учитывает взаимосвязь между проектом конвенции и существующими международными документами, касающимися ареста, т.е. Международной конвенцией относительно наложения ареста на морские суда 1952 года и Международной конвенцией об аресте судов 1999 года (конвенции об аресте). Отмечалось, что эти документы содержат положения, касающиеся не только юрисдикции в отношении ареста в качестве меры предварительного или обеспечительного характера, но и юрисдикции в отношении существа дела согласно конвенциям об аресте. Была выражена поддержка точки зрения о том, что, какой бы режим не был предоставлен юрисдикции согласно конвенциям об аресте, он не должен приводить к расширению перечня общих оснований для юрисдикции при предъявлении исков в отношении перевозчика, который содержится в проекте статьи 75. Было высказано предположение о том, что вопрос о юрисдикции в отношении существа дела об аресте следует рассматривать в качестве вопроса о коллизии конвенций и что его лучше было бы урегулировать в главе проекта конвенции, содержащей заключительные положения.

49. Было также высказано мнение о том, что текст проекта пункта 79(1), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, адекватно регулирует вопросы, касающиеся взаимосвязи между юрисдикцией в отношении проекта конвенции и в отношении ареста в качестве меры предварительного или обеспечительного характера. Кроме того, было высказано предположение о том, что статья 21(2) Гамбургских правил может рассматриваться с точки зрения альтернативного подхода или же этот вопрос может быть полностью оставлен для решения на основании положений внутригосударственного законодательства. Была высказана еще одна точка зрения, согласно которой проект статьи 79 можно было бы полностью перенести в главу проекта конвенции, содержащую заключительные положения.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 79(1):

50. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта пункта 79(1) следует пересмотреть посредством исключения подпункта (а) и добавления выражения "включая арест" в конце текста подпункта (b); и
- отдельное положение, касающееся коллизии конвенций, должно принимать во внимание вопрос о существе дела об аресте и должно быть помещено в главу проекта конвенции, содержащую заключительные положения.

Пункт 2

51. Было отмечено, что с учетом различий между положениями внутригосударственного законодательства разных стран подготовка исчерпывающего перечня мер предварительного или обеспечительного характера была бы весьма трудной задачей с неопределенным результатом. В связи с этим было предложено исключить проект пункта 79(2), содержащий такой перечень, и оставить вопрос об определении мер предварительного или обеспечительного характера для решения на основании положений внутригосударственного законодательства.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 79(2):

52. После обсуждения Рабочая группа решила, что:
- текст проекта пункта 79(2) следует исключить.

Проект статьи 80. Объединение и перенос исков*Общее обсуждение*

53. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что ранее положение об объединении и переносе исков она рассматривала на своей пятнадцатой сессии (см. A/CN.9/576, пункты 147–152). Рабочая группа была проинформирована о том, что в варианте С проекта пункта 80(1) содержится согласованный для дальнейшего обсуждения текст, как об этом говорится в пункте 149 документа A/CN.9/576, и что в вариантах А и В проекта пункта 80(1) воспроизводятся два альтернативных текста, предлагаемых на выбор Рабочей группе. На рассмотрение Рабочей группы был также предложен следующий текст проекта статьи 80, представляющий собой комбинацию вариантов А и В пункта 1 и измененный вариант проекта пункта 80(2):

"Статья 80. Объединение и перенос исков

[1. Любой иск в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, вытекающий из одного и того же события, должен быть предъявлен в месте, указанном и в статье 75, и в статье 77. [Если такое место не указано в обеих статьях, то такой иск должен быть предъявлен в одном из мест, указанных в статье 77.]]

2. Если перевозчик или морская исполняющая сторона предъявляет иск, который, прямо или косвенно, уменьшает права какого-либо лица на выбор суда согласно статьям 75 или 77, то перевозчик или морская исполняющая сторона, по просьбе ответчика, должна отозвать свой иск и вновь предъявить его в одном из мест, указанных в статьях 75 или 77, в зависимости от того, какая из них является применимой, по выбору ответчика".

Пункт 1

54. Было высказано мнение, что квадратные скобки, в которые заключен весь пункт 1, следует снять и сохранить текст этого пункта. Было сочтено, что первое предложение пункта 1 не вызывает каких-либо споров, поскольку порядок, при

котором в случае, если истец пожелает предъявить свои требования перевозчику по договору и морской исполняющей стороне в едином иске, он должен будет сделать это в суде, обладающем юрисдикцией в отношении обоих исков, является вполне логичным. С этим было выражено общее согласие.

55. Было сочтено, что второе предложение пункта 1, приведенное в квадратных скобках, является более спорным, поскольку оно позволяет предъявлять иск в отношении перевозчика по договору и морской исполняющей стороны в пределах юрисдикции, определяемой только на основании проекта статьи 77, если единое место не может быть установлено согласно обоим проектам статей 75 и 77. Было высказано мнение, что в подобном случае более важно обеспечить защиту морской исполняющей стороны, и было предложено также снять квадратные скобки вокруг второго предложения и сохранить заключенный в них текст. В то же время определенные сомнения были высказаны как в отношении распространения подобным образом на перевозчика по договору действия стержневых положений о юрисдикции согласно проекту статьи 77, так и в отношении взаимодействия между проектами статей 76 и 80(1). Например, обеспокоенность была выражена в связи с потенциальной возможностью обхода оговорки об исключительной юрисдикции, которая в иных отношениях подлежит принудительному исполнению, путем предъявления иска перевозчику по договору и морской исполняющей стороне в юрисдикции, определяемой в соответствии с проектом статьи 77.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 80(1)

56. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- моменты, вызвавшие обеспокоенность в связи со вторым предложением текста проекта пункта 80(1) и взаимосвязью всего пункта с проектом статьи 76, текста будут более подробно рассмотрены в последующем проекте этого положения.

Пункт 2

57. Было высказано мнение, что цель проекта пункта 80(2) состоит в том, чтобы обеспечить решение для тех ситуаций, когда перевозчик возбуждает иск в попытке обойти основные положения о юрисдикции, изложенные в проектах статей 75 и 77. Было выражено согласие с тем, что вмешательство в возбуждение законных исков в отношении грузоотправителя по договору, например, исков из фрахта или ущерба, причиненного судну грузом, отнюдь не является целью этого положения. В то же время определенные сомнения были выражены относительно предложения о том, что внимание в проекте пункта 80(2) должно быть сконцентрировано исключительно на исках в целях получения деклараторной судебной помощи с тем, чтобы обойти применение стержневых положений о юрисдикции в проектах статей 75 и 77. Было высказано мнение, что проект пункта 80(2) должен также охватывать ходатайства перед другими судами о вынесении запретов на возбуждение исков с тем, чтобы ограничить возможность выбора какой-либо стороны относительно места предъявления иска. Было также высказано предположение о том, что содержание этого положения следует ограничить требованием о приостановлении или снятии исков, представленных в результате злоупотребления правом, и что выполнение требования о том, чтобы иск был вновь предъявлен в рамках юрисдикции,

определяемой согласно проектам статей 75 или 77, будет, по всей вероятности, невозможным, особенно если в отношении такого повторного предъявления установлены предельные сроки. Для решения этой потенциальной проблемы было предложено предоставить истцу, которому требуется вновь возбудить иск согласно проекту пункта 80(2), дополнительное время, если он сталкивается с какими-либо предельными сроками, при том что этот вопрос следует рассмотреть в связи с главой 15, касающейся сроков исковой давности.

58. Было внесено предложение редакционного характера, направленное на разъяснение этого положения путем исключения формулировки "который, прямо или косвенно, уменьшает" и включения вместо нее слов "единственной целью которого является уменьшение" или аналогичной формулировки.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 80(2)

59. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- указанные выше моменты, вызвавшие обеспокоенность в связи с проектом пункта 80(2), будут более подробно рассмотрены в последующем проекте этого положения.

Проект статьи 81. Соглашение после возникновения спора

Общее обсуждение

60. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала положение о достижении соглашения о юрисдикции после возникновения спора на своей пятнадцатой сессии (см. A/CN.9/576, пункты 169–171). Текст этого положения получил общую поддержку при условии, что он будет рассмотрен на предмет согласования с изменениями, которые предполагается внести в другие положения главы о юрисдикции.

Требования в отношении формы

61. Был поднят вопрос о том, следует ли обусловить соглашение, достигнутое сторонами, требованиями в отношении формы, аналогичными устанавливаемым в проекте пункта 76(1), согласно которому соглашение о выборе суда должно подтверждаться в письменной форме или с помощью электронных сообщений. В этой связи были высказаны две точки зрения. Одно из мнений состояло в том, что требования в отношении формы, аналогичные содержащимся в проекте пункта 76(1), следует внести в данный проект статьи на том основании, что доказательство наличия соглашения является необходимым для защиты сторон. Было высказано предположение о том, что в случаях, когда соглашение заключено устно и впоследствии возникает спор относительно юрисдикции суда на заслушивании дела, отсутствие доказательств в отношении содержания достигнутого соглашения может еще больше затруднить спор между сторонами.

62. Другое высказанное мнение состояло в том, что требования относительно формы включать не следует, поскольку это излишне затруднит переговоры, которые часто проводятся между сторонами после возникновения спора. Было указано, что на практике переговоры между сторонами часто ведутся до возбуждения иска и что в случае, когда такие переговоры не приводят к успеху, стороны могут устно и неформально договориться о месте тяжбы. Было также

отмечено, что наличие такого согласия может быть также выведено косвенно на том основании, что одна из сторон просто предстает перед судом для того, чтобы ответить по иску. В дополнение к этому было отмечено, что даже в статье 21(5) Гамбургских правил, которые, как правило, предусматривают сильную защиту для сторон, требования в отношении формы соглашений о юрисдикции, заключенных после возникновения спора, не оговариваются.

Дополнительные разъяснения

63. В ответ на заданный вопрос было высказано общее согласие с тем, что в силу данного проекта статьи суд не наделяется юрисдикцией, если он таковой уже не обладает в первую очередь. Было также разъяснено, что под словами "после возникновения спора" понимается период после завершения рейса, когда ущерб уже был нанесен, однако суд еще не принял иски о возмещении ущерба к рассмотрению.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 81

64. После обсуждения Рабочая группа решила, что:
- текст проекта статьи 81 следует сохранить как удовлетворительный и никаких требований в отношении формы добавлять не следует.

Предложенный новый проект пункта 81(2)

65. Было предложено, чтобы проект статьи 81 стал проектом пункта 81(1) и чтобы в проект конвенции был добавлен следующий текст в качестве проекта пункта 81(2):

"Невзирая на положения предыдущих статей настоящей главы, суд Договаривающегося государства, перед которым предстает ответчик, обладает юрисдикцией. Настоящее правило не применяется в случаях, когда ответчик предстает перед судом с тем, чтобы оспорить юрисдикцию".

Общее обсуждение

66. Что касается текста проекта предложенного пункта 81(2), то он получил общую поддержку. Было высказано мнение, что проект пункта 81(2) является необходимым, поскольку для ответчика важно иметь возможность явиться в суд только для целей оспаривания юрисдикции суда. Кроме того, было сочтено логичным, чтобы этот пункт являлся вторым в проекте статьи 81, с тем чтобы было ясно, что первый пункт – или прежний проект статьи 81 – касается соглашений о юрисдикции, заключаемых после возникновения спора, однако до принятия спора судом к своему рассмотрению, а второй пункт касается споров, возникших после принятия судом требования к своему рассмотрению. Было высказано мнение, что отнюдь не очевидно, что в случаях, когда ответчик является в суд с тем, чтобы оспорить юрисдикцию, все суды одним и тем же образом расценят этот факт, однако включение данного пункта может оказать в этой связи благоприятное унифицирующее воздействие.

67. В то же время было высказано мнение о том, что данный проект статьи может быть расценен как вмешательство в сферу действия местного процессуального законодательства, и было достигнуто согласие о том, что в

проект пункта следует включить, например, такую формулировку, как "в соответствии с законодательством", или аналогичную формулировку, содержащую ссылку на местное право, с тем чтобы обеспечить уважение требований местного процессуального законодательства. В ответ на заданный вопрос было дано еще одно разъяснение о том, что цели установления для суда, перед которым предстает ответчик, обязательства соглашаться на юрисдикцию не преследовалось.

68. В ответ на высказанную обеспокоенность было разъяснено, что формулировка "предстает перед судом с тем, чтобы оспорить юрисдикцию" не препятствует ответчику, оспаривающему юрисдикцию суда, также оспорить исковые требования по существу. Далее, на вопрос о том, может ли суд установить свою юрисдикцию после того, как ответчик предстал перед судом, даже если это выходит за рамки проектов статей 75, 76 и 77, было разъяснено, что ответ будет зависеть от местных процессуальных норм.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении предложенного проекта пункта 81(2)

69. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- проект статьи 81 должен стать проектом пункта 81(1), а название этого проекта статьи изменено;
- текст проекта пункта 81(2), изложенный выше, следует включить в проект конвенции; и
- в будущем проекте следует учесть вызвавшие обеспокоенность моменты, касающиеся местного процессуального законодательства.

Предложенный проект новой статьи 81 бис. Признание и приведение в исполнение

70. Было предложено включить в проект конвенции следующий текст проекта новой статьи 81 бис:

"Статья 81 бис. Признание и приведение в исполнение

1. Решение, вынесенное судом одного из Договаривающихся государств, который обладает юрисдикцией согласно настоящей Конвенции, подлежит признанию и приведению в исполнение в другом Договаривающемся государстве в соответствии с законодательством Договаривающегося государства, в котором испрашивается признание и приведение в исполнение.
2. Настоящая статья не требует от Договаривающегося государства признания или приведения в исполнение вынесенного в другом Договаривающемся государстве решения, которое основывается на применении первого предложения текста статьи 76(4)".

Общее обсуждение

71. Было высказано мнение о том, что проект пункта 2 является необходимым, поскольку было сочтено, что в его отсутствие проект пункта 1 может быть истолкован как означающий, что суд должен привести в исполнение судебное

решение, даже если оно, возможно, противоречит местным процессуальным нормам. Было разъяснено, что цель второго пункта заключается в том, чтобы разъяснить, что данное положение не требует от государств признания или приведения в исполнение судебного решения, которое на иных основаниях не подлежало бы приведению в исполнение согласно внутригосударственному законодательству.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении предложенного проекта новой статьи 81 бис

72. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- проект статьи 81 бис следует включить в проект конвенции в качестве основы для дальнейшего обсуждения при условии корректировки текста, необходимой для учета редакционных изменений в главе о юрисдикции в целом.

Предложенный пересмотренный текст главы о юрисдикции

Общее обсуждение

73. На основе обсуждения, проведенного Рабочей группой в связи с посвященной юрисдикции главой проекта конвенции, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 (см. выше, пункты 9–17 и 19–72), и предложенного нового текста ряд делегаций предложили следующий пересмотренный текст этой главы, включая положение о региональных организациях экономической интеграции (для включения в главу, содержащую заключительные положения):

"Статья 1(хх) "Компетентный суд"

"Компетентный суд" означает суд в Договаривающемся государстве, который в соответствии с правилами о внутреннем распределении юрисдикции между судами данного государства, может осуществлять юрисдикцию по какому-либо вопросу.

Статья 75. Иски в отношении перевозчика

Если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда, которое является действительным согласно статье 76, истец имеет право возбуждать судебное производство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- а) домициль ответчика; или
- б) место получения груза по договору или место сдачи груза по договору; или
- с) порт, в котором груз первоначально грузится на морское судно; или порт, в котором груз окончательно сгружается с морского судна; или

d) любое место, указанное с этой целью в соответствии со статьей 76(1).

Статья 76. Соглашения о выборе суда

1. Если грузоотправитель по договору и перевозчик соглашаются в том, что компетентный суд обладает юрисдикцией в отношении разрешения споров, которые могут возникнуть в связи с настоящей Конвенцией, то в таком случае данный суд обладает неисключительной юрисдикцией при условии, что предоставляющее ее соглашение заключено или документально подтверждено

- a) в письменной форме²; или
- b) при помощи любого другого средства связи, которое делает информацию доступной для ее последующего использования.

2. Юрисдикция суда, выбранного в соответствии с пунктом 1, является исключительной в отношении споров между сторонами договора только в том случае, если стороны достигают соглашения об этом и предоставляющее юрисдикцию соглашение

a) содержится в договоре на массовые грузы, в котором прямо указываются наименования и адреса сторон и который либо

- i) заключен на индивидуальной основе; либо
- ii) содержит конкретное заявление о том, что существует соглашение об исключительном выборе суда, и конкретно указывает его местонахождение в своих положениях; и

b) прямо указывает наименование и местонахождение выбранного суда.

3. Соглашение об исключительном выборе суда, заключенное в соответствии с пунктом 2, имеет обязательную силу для лица, которое не является стороной договора на массовые грузы, только в том случае, если это соответствует применимому законодательству, как определяется [международным частным правом] [коллизийными нормами] рассматривающего спор суда и:

- a) такому лицу направляется надлежащее уведомление о суде, в котором иск может быть предъявлен;
- b) суд находится в одном из мест, указанных в статье 75 [(a), (b) или (c)].

4. С учетом пункта 5 настоящая статья не препятствует какому-либо Договаривающемуся государству в придании силы соглашению о выборе суда, которое не отвечает требованиям пунктов 1, 2 или 3. Такое Договаривающееся государство должно направить соответствующее уведомление [.....].

² Требование в отношении формы будет рассмотрено согласно статье 3.

5. Ничто в пункте 4 или в соглашении о выборе суда, действительном согласно пункту 4, не препятствует суду, указанному в статье 75(a), (b), (c) или (d) и находящемуся в ином Договаривающемся государстве, в осуществлении его юрисдикции в отношении спора и урегулировании этого спора в соответствии с настоящей Конвенцией. Никакое соглашение о выборе суда не является исключительным в связи с иском [в отношении перевозчика] согласно настоящей Конвенции, за исключением того, что предусмотрено настоящей статьёй.

Статья 77. Иски в отношении морской исполняющей стороны

В случае судебного разбирательства в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении морской исполняющей стороны истец, по своему выбору, может предъявить иск в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- a) домициль морской исполняющей стороны; или
- b) порт, в котором морская исполняющая сторона первоначально получает груз, или порт, в котором груз окончательно сдается морской исполняющей стороной.

Статья 78. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции

С учетом статей 80 и 81 никакого судебного разбирательства в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика не может быть возбуждено в суде, не указанном в статьях 75, 76 или 77.

Статья 79. Меры предварительного или обеспечительного характера

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает юрисдикцию в отношении мер предварительного или обеспечительного характера, включая арест. [Суд в государстве, в котором была принята мера предварительного или обеспечительного характера, не обладает юрисдикцией для вынесения решения по существу дела, если только

- a) требования настоящей главы не выполняются; или
- b) какая-либо международная конвенция, которая в соответствии с ее правилами о применении применяется в данном государстве, не предусматривает этого.]

Статья 80. Объединение и перенос исков

1. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является действительным согласно статье 76, если один иск предъявляется в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, вытекающий из одного и того же события, то такой иск может быть предъявлен только в суде, указанном в статье 75, и в статье 77. Если такого суда не имеется, то такой иск должен быть предъявлен в суде, указанном в статье 77(b), если такой суд имеется.

2. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является действительным согласно статье 76, перевозчик или морская исполняющая сторона, предъявляющая иск, который [будет затрагивать] [всего лишь имеет своей целью воздействие на] права какого-либо лица на выбор суда в соответствии со статьями 75 или 77, должна, по просьбе ответчика, отозвать свой иск и может вновь предъявить его в одном из судов, указанных в статьях 75 или 77, в зависимости от того, какая из них является применимой, по выбору ответчика³.

Статья 81. Соглашения после возникновения спора и юрисдикция
в случае явки ответчика

Невзирая на положения предыдущих статей настоящей главы:

- a) после возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении в любом компетентном суде;
- b) компетентный суд, в который является ответчик без оспаривания юрисдикции в соответствии с правилами этого суда, обладает юрисдикцией в отношении этих сторон.

Статья 81 бис. Признание и приведение в исполнение

1. Решение, вынесенное судом одного Договаривающегося государства, который обладал юрисдикцией в соответствии с настоящей Конвенцией, подлежит признанию и приведению в исполнение в другом Договаривающемся государстве в соответствии с законодательством Договаривающегося государства, в котором испрашиваются признание и приведение в исполнение.

2. Настоящая статья не применяется к решению, вынесенному в другом Договаривающемся государстве, которое обладает юрисдикцией согласно статье 76(4).

Статья XX. Участие региональных организаций
экономической интеграции

1. Региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, может также подписать, ратифицировать, принять или утвердить настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. В этом случае региональная организация экономической интеграции имеет права и несет обязательства Договаривающегося государства в той мере, в которой эта организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией. В случаях, когда для настоящей Конвенции имеет значение число Договаривающихся государств, региональная организация

³ Вполне может быть необходимым предусмотреть в положениях о сроке для предъявления исков такие случаи, когда первоначальный иск был предъявлен в течение срока, но не был предъявлен вновь.

экономической интеграции не считается Договаривающимся государством в дополнение к ее государствам-членам, которые являются Договаривающимися государствами.

2. Региональная организация экономической интеграции в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения делает заявление депозитарию с указанием вопросов, которые регулируются настоящей Конвенцией и в отношении которых этой организации передана компетенция ее государствами-членами. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях в распределении компетенции, указанном в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых передачах компетенции.

3. Любая ссылка на "Договаривающееся государство" или "Договаривающиеся государства" в настоящей Конвенции относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда этого требует контекст".

74. Рабочая группа заслушала краткий доклад делегаций, предложивших пересмотренный текст главы о юрисдикции. Было сообщено, что в условиях расхождения интересов и мнений в Рабочей группе в отношении проектов положений, касающихся юрисдикции, был достигнут хрупкий компромисс, отраженный в пересмотренном тексте. Было отмечено, что, хотя полная унификация юрисдикционных положений является невозможной, достигнутый компромисс был сочтен приемлемым для Рабочей группы, поскольку он является предпочтительным по сравнению с альтернативным вариантом, состоящим в исключении вопросов юрисдикции из проекта конвенции.

75. Была выражена общая поддержка предложенному компромиссному решению, изложенному в пересмотренных статьях, особенно с учетом сложности стоящих вопросов, и было высказано мнение, что соответствующие интересы были тщательно сбалансированы. Согласно высказанной точке зрения, исключение или пересмотр по существу положений проекта компромиссного решения могут разрушить сам достигнутый компромисс.

76. В ответ на просьбу о разъяснении проекта статьи 76(4) было отмечено, что цель требования о направлении уведомления состоит в том, чтобы показать, что принципиальное решение в отношении пункта 4 должно приниматься договаривающимся государством, а не отдельными судами в пределах такого государства, решающими вопрос о том, следует ли применить пункт 4. Далее было разъяснено, что отнюдь не предполагается, что такое уведомление обязательно потребует изменений в законодательстве договаривающегося государства, поскольку оно всего лишь требует, чтобы договаривающееся государство проинформировало остальные страны мира, будет ли оно признавать соглашения об исключительном выборе суда на менее жестких условиях, чем те, которые устанавливаются в пункте 2.

77. Также в связи с требованием об уведомлении согласно проекту статьи 76(4) было отмечено, что получение информации о содержании национального законодательства, возможно, не отвечает обычным функциям депозитария, и была высказана мысль о том, что уведомления предусматриваемого характера могут быть весьма объемными и даже содержать ссылки на прецеденты, что они

могут потребовать перевода на другие языки – а этот момент может создать для депозитария административные сложности – и что этот вопрос может создать препятствие для принятия проекта конвенции. В ответ на эти моменты, вызвавшие обеспокоенность, был высказан ряд мнений о том, что такие уведомления могут состоять из самых простых заявлений по вопросу о том, будет ли договаривающееся государство применять пункт 4, или что они могут быть направлены другим организациям, чем депозитарий, для сбора и распространения. Было достигнуто общее согласие с тем, что этот вопрос следует обсудить на более позднем этапе.

78. Была выражена обеспокоенность в связи со структурой главы о юрисдикции, поскольку проект статьи 75 касается только исковых требований к перевозчику, а вслед за ним идет проект статьи 76, который регулирует иски в отношении как грузоотправителя по договору, так и перевозчика, при том, что, как представляется, в последующих положениях – за исключением проекта статьи 76 – иски перевозчика в отношении грузоотправителя по договору не рассматриваются. Было высказано мнение, что если говорить о проекте статьи 75, то подобный подход не является упущением, поскольку компромиссное решение, обеспечиваемое всей данной главой, направлено на то, чтобы позволить сторонам, заинтересованным в грузе, получить доступ к разумно определяемому суду для урегулирования споров, невзирая на существование оговорки об исключительной юрисдикции, которая могла быть включена в договор перевозки перевозчиком. В этой связи было предложено снять квадратные скобки, в которые заключены слова "в отношении перевозчика" в проекте статьи 76(5), с тем чтобы связать перевозчика сделанным им выбором в оговорке об исключительной юрисдикции какого-либо суда. В то же время, в порядке замечания относительно общей структуры этой главы, было отмечено, что, как это действительно предполагалось, статья 81 бис будет применяться к решениям в рамках законного предъявления иска перевозчиком в отношении грузоотправителя по договору и что в противном случае будет необходимо внести коррективы в текст проекта статьи 81 бис.

79. Была выражена обеспокоенность относительно ясности текста проекта статьи 81 бис в том, что касается преследуемой цели. Было высказано мнение, что данное положение означает, что от государства, представившего уведомление согласно проекту статьи 76(4), не будет требоваться в силу проекта статьи 81 бис признание судебного решения, вынесенного в государстве, которое не признало исключительный характер оговорки о юрисдикции. Было достигнуто согласие о том, что в случае необходимости в текст проекта статьи 81 бис следует внести уточнения, разъясняющие этот подход.

80. Еще один момент, вызвавший обеспокоенность, касался взаимосвязи между пунктами 4 и 5 проекта статьи 76. Поскольку проект статьи 76(4) был сочтен сердцевинной компромисса, закрепляемого в данной главе, было указано на важность разъяснения вопроса о том, почему во вступительной формулировке его действие обуславливается пунктом 5. В частности, было сочтено, что действие пункта 4 не должно обуславливаться вторым предложением текста пункта 5 и что это предложение следует вынести в отдельный пункт в проекте статьи 76.

81. Был также высказан ряд мнений, в которых подтверждалась позиция, заключающаяся в том, что никаких статей о юрисдикции включать в проект

документа не следует. Было также высказано предположение о том, что, хотя дух компромисса можно только приветствовать, пересмотренные статьи не содействуют в достаточной степени унификации, а ведут вместо этого к поиску наиболее выгодных судов и подаче нескольких исковых заявлений, что вызовет сокращение определенности и рост расходов для участников тяжб. Была также вновь заявлена точка зрения о том, что оговорки об исключительной юрисдикции следует полностью признать в проекте документа и что мнение, будто бы такой подход будет несправедливым для третьих сторон, является необоснованным, поскольку может быть приобретено страховое покрытие и поскольку третьи стороны всегда могут получить информацию относительно юрисдикции из публичных источников или от самих перевозчиков.

82. Был внесен ряд редакционных предложений. Одно из этих предложений, с которым было выражено согласие, состояло в том, чтобы включить союз "и" между подпунктами (a) и (b) проекта статьи 76. Другое редакционное предложение состояло в том, чтобы заменить слова "в соответствии с законодательством Договаривающегося государства" в проекте статьи 81 бис (1) словами "при соблюдении условий, установленных в законодательстве Договаривающегося государства", с тем чтобы сделать текст данного проекта статьи более ясным. Было также высказано мнение о том, что формулировка проекта статьи 81 бис является, возможно, несколько излишне предписательной и может предполагать, что суд, действующий на основании проекта статьи 76(4), может не признать судебное решение другого суда, действующего на основании этого же проекта статьи. Было также высказано мнение о том, что предыдущий вариант проекта пункта 81 бис (2), изложенный в пункте 70 выше, является предпочтительным, поскольку он позволяет государствам, которые опираются на проект пункта 81 бис (1) в качестве правового основания для признания судебных решений в целом, признавать решения, вынесенные согласно проекту пункта 76(4). Было также предложено включить в проект статьи 76(3) четкую коллизионную норму для определения законодательства, регулирующего отношения с третьими сторонами.

83. Проект статьи XX, касающийся участия региональных организаций экономической интеграции, не обсуждался.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении предложенной главы о юрисдикции

84. После обсуждения Рабочая группа решила, что

- компромиссное решение, изложенное в предлагаемом проекте текста главы 16, является приемлемым и одобряется, с учетом ряда оговорок относительно уведомлений, направляемых третьим сторонам согласно проекту статьи 76(3);
- между подпунктами (a) и (b) проекта пункта 76 следует включить союз "и"; и
- дальнейшие редакционные предложения и разъяснения следует рассматривать в свете замечаний, изложенных в пунктах выше.

Арбитражное разбирательство – глава 17

Общее обсуждение

85. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она рассматривала главу об арбитражном разбирательстве в ходе своей четырнадцатой (см. A/CN.9/572, пункты 151–157) и пятнадцатой сессий (см. A/CN.9/576, пункты 176–179). Напоминалось о том, что в ходе этих сессий Рабочей группы решительно отстаивались две точки зрения. Одна точка зрения заключалась в том, что принцип свободы арбитража имеет глубокие корни и что существующие документы об арбитражном разбирательстве, такие как Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года (Нью-Йоркская конвенция) и Типовой закон ЮНСИТРАЛ о международном торговом арбитраже, обеспечивают надлежащие основы для арбитражного разбирательства, снимая таким образом необходимость включения такой главы в проект конвенции. Другая точка зрения заключалась в том, что возможностью прибегать к арбитражу должны располагать стороны спора, однако нельзя допускать, чтобы стороны ею воспользовались для отхода от оснований для юрисдикции, установленных в проекте статьи 75 проекта конвенции.

86. Рабочей группе было разъяснено существо предложения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.54. Было указано, что это предложение представляет собой усилие по достижению компромисса между точками зрения, высказанными в отношении арбитражного разбирательства в ходе четырнадцатой и пятнадцатой сессий. Утверждалось, что основные аспекты такого компромисса заключаются в исключении всей главы об арбитражном разбирательстве (см. A/CN.9/WG.III/WP.54, пункт 5(e)), и добавлении в проект конвенции проекта пункта 78(2) (см. A/CN.9/WG.III/WP.54, пункт 5(b)), который призван обеспечить недопустимость отхода от правил о юрисдикции, содержащихся в проекте конвенции. Дополнительный аспект этого предложения предусматривает включение ссылки в проект статьи 81, обеспечивающей действительность любого соглашения о передаче возникшего спора на арбитраж, достигнутого сторонами. И наконец, было разъяснено, что цель этого компромисса заключается в сохранении статус-кво в отношении использования арбитража в отрасли морских перевозок путем установления минимальных арбитражных правил, касающихся отрасли линейных перевозок, но обеспечении при этом свободы арбитража в отрасли нелинейных перевозок посредством добавления проекта статьи 81 бис (см. A/CN.9/WG.III/WP.54, пункт 5(e)).

87. Кроме того, замечания, высказанные в документе A/CN.9/WG.III/WP.59, были разъяснены путем ссылки на последний пункт этого документа, в котором высказывается предположение о том, что с учетом широкого использования арбитража морской отраслью в целом наиболее надлежащим решением в проекте конвенции было бы включение положения, допускающего возможность принудительного исполнения арбитражных соглашений, содержащихся в договорах перевозки, без каких-либо условий.

Безусловная свобода прибегать к арбитражу

88. Была поддержана точка зрения о том, что проект конвенции должен допускать неограниченную возможность принудительного исполнения

арбитражных соглашений, содержащихся в договорах перевозки. Было указано, что во всем мире арбитраж является чрезвычайно популярной формой урегулирования в отношении споров, возникающих из договоров перевозки. Было выражено скептическое отношение в связи с тем, необходимо ли гарантировать режим юрисдикции, установленный в проекте конвенции, путем уменьшения свободы арбитража в отрасли линейных перевозок, в которой никогда арбитраж не использовался широко, и было высказано предположение о том, что маловероятно, чтобы он использовался для отклонения юрисдикции. Кроме того, было высказано предостережение в отношении возможности чрезмерного регулирования арбитражного разбирательства и тем самым снижения его эффективности.

Положения об арбитражном разбирательстве, содержащиеся в Гамбургских правилах

89. Было также высказано мнение о том, что Рабочей группе следует рассмотреть возможность принятия арбитражных правил, аналогичных правилам, содержащимся в статье 22 Гамбургских правил и уже включенным для рассмотрения в главу об арбитражном разбирательстве в документах A/CN.9/WG.III/WP.32 и A/CN.9/WG.III/WP.56. Утверждалось, что одно из преимуществ этих правил заключается в том, что они уже являются итогом компромисса, который был достигнут в ходе их разработки. Это мнение получило некоторую поддержку. Вместе с тем одной из трудностей, сопряженной с использованием этого подхода в Гамбургских правилах, как утверждалось, является то, что они уменьшили коммерческую определенность в результате того, что они допускают проведение арбитражного разбирательства в одном из целого ряда различных возможных мест. Было сочтено, что одно из преимуществ принятия предложения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.54, заключается в том, что оно допускает разрешение спора либо посредством проведения арбитражного разбирательства в конкретном месте, указанном в положении об арбитраже, либо в суде в месте, указанном согласно проекту статьи 75. Вместе с тем было также отмечено, что разнообразие возможных мест проведения арбитражного разбирательства может рассматриваться как преимущество, сопряженное с использованием Гамбургских правил, с точки зрения содействия развитию арбитража в результате того, что его проведение предусматривается в различных местах, но со ссылкой на одну и ту же совокупность правил.

Компромиссное предложение, содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.54

90. Ряд делегаций уточнили, что их изначальная позиция в то время, когда вопрос об арбитраже впервые обсуждался в ходе четырнадцатой сессии Рабочей группы, заключалась в поддержке безусловной свободы арбитража. Однако эти делегации в духе компромисса пришли к поддержке предложения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.54, особенно с учетом того, что в нем отражается действующий международный арбитражный режим и что оно сохраняет статус-кво в отношении арбитражной практики в отрасли морских перевозок. Ряд оговорок были высказаны в связи с тем, может ли данное компромиссное предложение фактически ограничивать развитие арбитража в отрасли линейных перевозок, поскольку коммерческие предприятия вряд ли будут включать арбитражное положение в договор перевозки, если они не могут

быть уверены в том, где будет проводиться арбитражное разбирательство, и оно может и не представляться возможным, если такой выбор будет определяться перечнем, содержащимся в проекте статьи 75. В конечном счете, хотя ряд делегаций высказали предположение о том, что в формулировку этого предложения необходимо внести дополнительные уточнения, не в последнюю очередь с учетом новых положений, рассматриваемых для включения в главу о юрисдикции, была выражена поддержка этого предложения в качестве компромисса, призванного способствовать усилиям Рабочей группы, и в качестве основы для будущего обсуждения.

Пояснения в отношении предполагаемого воздействия данного компромиссного предложения

91. Был поставлен вопрос в отношении взаимодействия проектов подпунктов 78(2)(a) и (b) и того, следует ли требовать от истца установления короткого периода времени, в течение которого перевозчик будет вынужден принять решение о том, переносить ли разбирательство из места, предусмотренного арбитражной оговоркой, в место, указанное в проекте статьи 75. В ответ на вопрос о том, в связи с чем стороны могут предъявлять требование в отношении перевозчика согласно проекту статьи 78(2)(a), было высказано предположение о том, что ответы на этот и другие вопросы целесообразно обсудить в ходе рассмотрения Рабочей группой главы, касающейся права предъявлять иски, и, возможно, главы о сроке для предъявления иска, причем их рассмотрение ожидается на следующей сессии Рабочей группы.

Предложенные изменения к компромиссному предложению

92. Помимо общих корректировок данного предложения, необходимость которых обуславливается рассматриваемыми изменениями в отношении положений о юрисдикции, содержащихся в проекте документа, были предложены некоторые конкретные изменения к этому предложению. С учетом направленности обсуждения в Рабочей группе в отношении положений о юрисдикции и выборе суда согласно проекту статьи 76 было высказано мнение о том, что исключительные арбитражные оговорки должны быть допустимыми и должны обеспечиваться с точки зрения их соблюдения на тех же основаниях, что и положения об исключительном выборе суда. Была выражена некоторая поддержка предположения о том, что последствия арбитражного соглашения для третьих сторон, имеющих отношение к договору перевозки, должны быть уточнены и согласованы, и их не следует оставлять для определения на основании положений внутригосударственного законодательства, что предусматривается проектом статьи 81 бис. Моделью для такого подхода, как предполагалось, является проект статьи 83 проекта конвенции. В ответ была выражена озабоченность по поводу того, что установление правил, касающихся третьих сторон, может означать вторжение в сферу действия Нью-Йоркской конвенции с точки зрения принудительного исполнения арбитражных соглашений. Кроме того, была выражена некоторая поддержка предложения о включении положения, аналогичного проекту статьи 85 нынешней главы об арбитражном разбирательстве, которая требует, чтобы арбитр применял положения данного проекта конвенции. В ответ было высказано предположение о том, что такое правило не является необходимым, поскольку арбитр будет

изучать договор перевозки при решении вопроса о том, какие правила надлежит применять, и такое изучение договора перевозки либо приведет арбитра к проекту конвенции, либо нет.

93. Были предложены некоторые конкретные изменения редакционного характера к данному тексту. Было поддержано мнение о том, что слово "только", содержащееся в предложенном проекте статьи 81 бис, должно быть взято в квадратные скобки или исключено. Было также предложено полностью исключить взятый в скобки текст "[юрисдикции или]" из проекта статьи 81 бис, поскольку положения о юрисдикции не являются распространенными в отрасли нелинейных перевозок, а цель этого предложения заключается в сохранении статус-кво. Были высказаны и другие мнения в пользу сохранения этого текста и исключения только квадратных скобок. Была выражена поддержка следующего альтернативного текста, призванного заменить и уточнить проект пункта 78(2)(b):

"Перевозчик может требовать проведения арбитражного разбирательства в соответствии с положениями арбитражного соглашения только в том случае, если лицо, предъявляющее требование в отношении перевозчика, возбуждает судебное разбирательство в месте, указанном в арбитражном соглашении".

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении положений об арбитражном разбирательстве:

94. После обсуждения Рабочая группа решила, что;
- существует широкий консенсус в отношении компромиссного предложения, изложенного в документе A/CN.9/WG.III/WP.54; и
 - это предложение должно явиться основой для будущей работы после внесения в него изменений с учетом итогов обсуждения в Рабочей группе, как отмечается выше, и в связи с предполагаемым пересмотром проекта статьи 76 о юрисдикции.

Предложенный пересмотренный текст главы об арбитражном разбирательстве

Общее обсуждение

95. Рабочая группа продолжила свое обсуждение на основе следующего текста, предложенного некоторыми делегациями для включения в новый проект главы проекта конвенции, касающейся арбитражного разбирательства:

"Статья 83. Арбитражные соглашения

С учетом статьи 85, если договор перевозки, на который распространяется действие настоящей Конвенции, включает арбитражное соглашение, то применяются следующие положения:

- а) лицо, заявляющее требование в отношении перевозчика, может, по своему выбору, либо:

- i) начать арбитражное разбирательство в соответствии с положениями арбитражного соглашения в месте, указанном в таком соглашении, либо
 - ii) возбудить судебное разбирательство в любом другом месте при условии, что такое место указано в статье 75(a), (b) или (c);
- b) если лицо заявляет требование в отношении перевозчика, то перевозчик может требовать проведения арбитражного разбирательства в соответствии с положениями арбитражного соглашения только в том случае, когда данное лицо возбуждает судебное разбирательство
- i) в месте, указанном в арбитражном соглашении, или
 - ii) в суде, который наделит согласно статье 76 силой соглашение об исключительном выборе суда, указав место, поименованное в арбитражном соглашении, которое является исключительным с точки зрения иска в отношении перевозчика.

Статья 84. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает возможность принудительного исполнения арбитражного соглашения в договоре перевозки при нелинейных перевозках, к которому настоящая Конвенция или положения настоящей Конвенции применяются в силу:

- a) применения статьи 10⁴, или
- b) добровольного включения сторонами настоящей Конвенции в качестве договорного положения договора перевозки, на который в противном случае не распространялось бы действие настоящей Конвенции.

Статья 85. Соглашения об арбитраже после возникновения спора

Невзирая на положения настоящей главы и главы 16, после возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении посредством арбитража в любом месте."

96. Было вновь указано на то, что предложенные проекты статей 83, 84 и 85 направлены на достижение компромисса между теми делегациями, которые выступают за самое широкое применение принципа свободы арбитража в проекте конвенции, и теми делегациями, которые полагают, что, хотя возможность прибегнуть к арбитражу должна быть предоставлена сторонам спора, она не должна использоваться для отхода от оснований юрисдикции, установленных в проекте статьи 75 проекта конвенции. Внимание Рабочей группы было вновь обращено на то, что цель данных проектов положений заключается в том, чтобы отразить потребности практических работников в отношении использования арбитража в отрасли морских перевозок, предусмотрев ограниченную свободу арбитража в отношении отрасли линейных перевозок, в которой случаи использования арбитража не являются частыми,

⁴ Эта ссылка может быть изменена в зависимости от итогов будущего пересмотра статьи 10 проекта конвенции.

допуская при этом широкую свободу арбитража в отрасли нелинейных перевозок, в которой арбитраж, напротив, является стандартным методом разрешения споров.

97. Было указано, что новый предложенный проект изменяет текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.54, путем включения нового проекта подпункта 83(b)(ii); исключения слова "только" из проекта статьи 84 при условии его пересмотра после пересмотра проекта статьи 10; исключения взятого в скобки выражения "[юрисдикция или]" из проекта статьи 84; и включения нового проекта статьи 85, который образует отдельную статью, устанавливающую принцип, который был отражен в пункте 5(c) документа A/CN.9/WG.III/WP.54. Вопрос об исключении взятого в скобки выражения "[юрисдикция или]" не обсуждался.

98. Были выражены некоторые сомнения в отношении предложенного проекта текста, особенно в отношении озабоченности по поводу того, что он приведет к поискам удобного суда и предъявлению множественных исков. Кроме того, была выражена некоторая озабоченность в отношении предложенного проекта статьи 83 и в связи с вероятностью того, что он может ограничить доступ к арбитражу при некоторых обстоятельствах. В целом дух компромисса был подтвержден и была выражена поддержка подхода, отраженного в этом предложении, а выраженная по конкретным аспектам озабоченность рассматривается ниже.

Новый проект подпункта 83(b)(ii)

99. Было указано, что существует параллелизм между соглашениями об исключительном выборе суда, с одной стороны, и арбитражными соглашениями, с другой стороны, и что по этой причине этим двум видам соглашений следует предоставить в проекте конвенции одинаковый режим с точки зрения свободы заключения договоров. Соответственно, было указано, что цель проекта подпункта 83(b)(ii) заключается в допущении арбитражных соглашений в тех случаях, когда положение об исключительной юрисдикции будет признано согласно проекту статьи 76 проекта конвенции, касающемуся признания положений об исключительном выборе суда. Было отмечено, что последствием проекта подпункта 83(b)(ii) будет дальнейшее расширение свободы арбитража в отрасли линейных перевозок. В ответ на просьбу о разъяснении было разъяснено, что проект подпункта 83(b)(ii) требует наличия арбитражного соглашения для того, чтобы он вступил в действие, а в ответ было высказано предположение о том, что данный текст следует изменить, с тем чтобы в нем конкретно указывалось на это. Далее было отмечено, что проект подпункта 83(b)(ii) применяется только к искам в отношении перевозчика, тогда как иски, предъявленные перевозчиком, не входят в его сферу применения.

100. Вместе с тем в отношении проекта подпункта 83(b)(ii) были проявлены некоторые колебания с учетом другого мнения о том, что положения об исключительном выборе суда и арбитражные положения имеют разный характер и разные последствия и что их режим, согласно проекту конвенции, должен отражать такие различия. В частности, было сочтено, что связь этого подпункта с проектом статьи 76 носит проблематичный характер, поскольку он увязывает арбитражные соглашения с решением государства о том, следует ли обеспечивать принудительное исполнение соглашений об исключительном

выборе суда. Была также выражена озабоченность по поводу того, что проект подпункта 83(b)(ii) может лишать грузоотправителя по договору разумного места для защиты его интересов, особенно с учетом более высоких издержек арбитража по сравнению с судебным разбирательством. По этой причине было предложено исключить подпункт 83(b)(ii).

Нью-йоркская конвенция и проект подпункта 83(b)(ii)

101. Было указано, что последствием проекта подпункта 83(b)(ii) будет разрешение судам, при определенных условиях, заявлять, что, несмотря на арбитражное соглашение, заключенное добросовестно, арбитражное соглашение не будет иметь обязательной силы для сторон. К этому было добавлено, что такой результат не только является необычным в современном торговом праве, но и противоречит основным принципам арбитража, установленным в ряде широко признанных текстов, таких как Нью-йоркская конвенция, и в частности ее статья II(3), и Типовой закон ЮНСИТРАЛ об арбитраже. К этому было добавлено, что, хотя принцип соблюдения арбитражного соглашения может допускать некоторые отклонения, такие как отклонения, предусмотренные в статье 22(3) Гамбургских правил, сфера таких отклонений не может быть расширена с целью предотвращения доступа к арбитражу, как это предусматривается в новом проекте статьи 83, без существенного воздействия на этот принцип. Было высказано предположение о том, что Рабочая группа должна запросить мнение Рабочей группы II (Арбитраж и согласительная процедура) ЮНСИТРАЛ относительно положений проекта конвенции, касающихся арбитражного разбирательства.

102. В ответ было указано, что по ряду причин предложенный текст не является несовместимым с Нью-йоркской конвенцией. Далее было разъяснено, что основной принцип, закрепленный в Нью-йоркской конвенции, требует не общего признания всех арбитражных соглашений, но недопущения дискриминации арбитражных соглашений по сравнению с положениями о юрисдикции. К этому было добавлено, что, поскольку арбитражные соглашения допускаются в данном проекте предложения именно в тех случаях, когда положения об исключительной юрисдикции будут признаваться, этот основной принцип Нью-йоркской конвенции не затрагивается предложенным текстом. Кроме того, было указано, что ограничение действительности арбитражных соглашений является следствием практики, сложившейся в отрасли морских перевозок, которая допускает ограничение свободы арбитража при определенных обстоятельствах и в определенных областях.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пересмотренных положений об арбитражном разбирательстве

103. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- общий подход, отраженный в статьях 83, 84 и 85, пользуется поддержкой в качестве компромисса в отношении юрисдикции и арбитражного разбирательства;
- проекты статей 83, 84 и 85 следует сохранить в проекте главы об арбитражном разбирательстве проекта конвенции для будущего обсуждения;

- вводную часть текста проекта статьи 83 следует взять в квадратные скобки до уточнения взаимосвязи между проектом статьи 83 и Нью-Йоркской конвенцией и при условии разрешения любой возможной коллизии между этими двумя документами; и
- проект подпункта 83(b)(ii) проекта конвенции следует взять в квадратные скобки до его последующего рассмотрения.

Обязанности грузоотправителя по договору – глава 8

Общее обсуждение

104. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала главу проекта конвенции об обязанностях грузоотправителя по договору в ходе своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 118–161).

105. Было отмечено, что данная глава об обязанностях грузоотправителя по договору представляет собой отход от предыдущей практики в области морских перевозок, поскольку другие международные документы о морских перевозках не содержат таких широких положений, касающихся обязанностей грузоотправителя по договору. Было указано, что Гаагско–Висбийские правила содержат только одно положение, касающееся ответственности грузоотправителя по договору (статья 4(3)), тогда как Гамбургские правила содержат два таких правила (статьи 12 и 13). Некоторые транспортные конвенции не содержат аналогичных положений, например Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (Конвенция КППВ), однако, как было отмечено, данный проект конвенции устанавливает новый и, как предположили некоторые участники, обременительный режим ответственности для грузоотправителей по договору.

106. Были выражены некоторые сомнения в том, необходима ли в действительности данная глава вообще. Было высказано мнение о том, что эта глава возлагает тяжкую ответственность на грузоотправителей по договору, и было высказано предположение о том, что некрупные грузоотправители по договору, особенно грузоотправители по договору из развивающихся стран, могут столкнуться со значительными трудностями при выполнении требований проекта конвенции. Кроме того, была выражена озабоченность в отношении положений этой главы, касающихся бремени доказывания грузоотправителя по договору и оснований ответственности грузоотправителя по договору, которые более детально рассматриваются в пунктах 136–153 ниже.

107. Была выражена общая поддержка включения главы об обязанностях грузоотправителей по договору в проект конвенции, поскольку она отражает нынешний контекст, в котором договор перевозки требует, чтобы грузоотправитель по договору и перевозчик сотрудничали в целях предотвращения утраты или повреждения груза или судна. Было высказано мнение о том, что обязательства, предусмотренные договором перевозки, развивались в течение ряда лет и предусматривают нечто большее, чем простое согласие перевезти груз и произвести платеж за такую перевозку. Было указано, что такого рода сотрудничество между грузоотправителем по договору и перевозчиком должно быть отражено в проекте конвенции.

108. Хотя была выражена поддержка включения главы об обязанностях грузоотправителя по договору в проект конвенции, было высказано и предположение о том, что нынешние проекты статей, содержащиеся в этой главе, выходят слишком далеко за пределы сферы взаимоотношений по договору перевозки. Было сочтено, что, как таковые, аспекты этих положений, выходящие за рамки договорных взаимоотношений и касающиеся третьих сторон, таких как грузополучатели, должны быть исключены из этой главы. С учетом этого было отмечено, что существует необходимость обеспечения в проекте конвенции общего баланса между обязанностями грузоотправителя по договору и перевозчика, и было высказано мнение о том, что нецелесообразно, чтобы проект конвенции устанавливал обязанности для грузоотправителей по договору. Однако было высказано предостережение по поводу того, что излишне детализированные обязанности грузоотправителей по договору могут привести к возникновению препятствий при ратификации проекта конвенции. Вместе с тем была выражена значительная поддержка включения этой главы в проект конвенции с учетом нынешних тенденций, на которые было уже указано в пункте выше.

Проект статьи 28. Сдача груза к перевозке

Общее обсуждение

109. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 28 на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 118–125). Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 28, содержащийся в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/WP.56.

Первое предложение текста

110. Была выражена общая поддержка первого предложения текста. Кроме того, было предложено – и в целом согласовано – перенести в начало этого предложения текста слова "если в договоре перевозки не согласовано иное", содержащиеся в середине первого предложения текста. Это предложение обосновывалось тем, что если данные слова оставить в середине этого предложения текста, то его толкование будет предполагать, что готовность груза к перевозке не является чем-либо, в отношении чего стороны могут договориться, и что могут иметь место случаи, когда грузоотправитель по договору и перевозчик договариваются о перевозке груза, который не является готовым к перевозке вследствие недостаточного времени. В ответ на выраженную озабоченность была поддержана точка зрения о том, что перенос этих слов в начало данного предложения текста не рассматривается как означающий, что стороны могут заключить договор перевозки, не предусмотрев безопасную и надежную упаковку или укладку груза, поскольку эти обязанности обуславливаются другими положениями, например положениями, касающимися перевозки опасных грузов. Вместе с тем было высказано противоположное мнение, согласно которому грузоотправитель по договору не должен располагать возможностью заключать договор, предусматривающий отход от обязанностей, возлагаемых на него первым предложением текста этого проекта статьи.

Второе предложение текста

111. Была выражена некоторая поддержка мнения о том, что второе предложение текста можно было бы полностью исключить, поскольку оно является излишним и не добавляет ничего к тому, что уже охватывается первым предложением текста. Было сочтено, что его сохранение лишь усугубит неясность и проблемы толкования данного проекта статьи в целом.

112. Была выражена значительная поддержка мнения о том, что второе предложение текста следует сохранить, поскольку оно имеет по меньшей мере практическое значение, ибо напоминает грузоотправителю по договору о важности того, чтобы груз был уложен и закреплен таким образом, чтобы он выдержал перевозку. Было отмечено, что число случаев причинения ущерба или вреда в результате плохо закрепленного груза увеличивается и что существует необходимость подчеркнуть важность надлежащего закрепления груза, с тем чтобы он мог выдержать предполагаемую перевозку.

113. Несмотря на свое решение о сохранении этого предложения текста, Рабочая группа заслушала мнение о том, что второе предложение текста является слишком детализированным и представляет собой излишний повтор, и было предложено упростить второе предложение текста и включить его важные аспекты в первое предложение текста. Была выражена поддержка иной точки зрения, согласно которой второе предложение текста следует заменить текстом, изложенным в сносках 116 и 435 в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

114. Было внесено предложение редакционного характера о том, что следует обеспечить свободу грузоотправителя по договору отходить в договорном порядке от обязанности, предусмотренной во втором предложении текста, и что второе предложение текста должно начинаться словами "если в договоре перевозки не согласовано иное". Были высказаны противоположные мнения, в том числе было внесено предложение о том, чтобы второе предложение текста начиналось словами "без ущерба для вышеизложенного", с тем чтобы прямо указать на его взаимосвязь с первым предложением текста.

115. Другие внесенные предложения редакционного характера предусматривали, чтобы второе предложение текста стало отдельным пунктом, поскольку при его переводе на некоторые другие языки выражение "если в договоре перевозки не согласовано иное" будет относиться и к первому, и ко второму предложениям текста. Было отмечено, что слова "контейнер" и "трейлер", используемые во втором предложении текста, могут быть согласованы с текстом других положений проекта конвенции, таких как проект статьи 64(3), в котором содержится ссылка на "приспособления для транспортировки".

Предложения редакционного характера в отношении проекта статьи в целом

116. Были внесены несколько общих предложений редакционного характера в отношении текста данного проекта статьи в целом. Была выражена поддержка предложения пересмотреть название этой главы, с тем чтобы оно лучше отражало сферу ее применения, путем указания на то, что она могла бы называться "Обязанности грузоотправителя по договору по отношению к перевозчику". Было также высказано предположение о том, что в самом тексте проекта статьи следует уточнить, по отношению к кому несет ответственность

грузоотправитель по договору, особенно с учетом возможного расширения положений главы 14, касающейся права предъявлять иски согласно проекту конвенции.

117. Была выражена общая поддержка замечания о том, что слова "предполагаемая перевозка", содержащиеся в обоих предложениях текста, понимаются как охватывающие все этапы перевозки. Для разъяснения этого понимания было предложено включить в обоих предложениях текста перед словами "предполагаемой перевозки" слова "все транспортные этапы".

118. Были внесены дополнительные предложения о том, чтобы в обоих предложениях текста использовались более простые термины, такие как "погрузка" и "выгрузка", вместо перечисленных обязанностей, касающихся укладки и закрепления груза. Было также сочтено, что перечисление этих методов может ввести в заблуждение в том случае, если один из методов не будет указан, и в качестве альтернативы было предложено использовать для замены этого перечня слова "готовый к перевозке". Было также указано, что данный перечень является излишним и дублирует некоторые термины при их переводе на другие языки.

Использование слова "вред"

119. Было высказано мнение о том, что использование слова "вред" в данном проекте статьи не является целесообразным, поскольку оно может рассматриваться как расширяющее сферу применения этого положения за рамки договора перевозки между грузоотправителем по договору и перевозчиком на третьей стороне. Было сочтено, что слово "вред" следует заменить словом "потеря", с тем чтобы отразить цель, согласно которой в том случае, когда, например, груз, ненадлежащим образом упакованный грузоотправителем по договору, причиняет ущерб служащему перевозчика, что данный перевозчик будет вправе добиваться компенсации от грузоотправителя по договору за потерю, которую он понес в результате выплаты компенсации этому служащему. Было также высказано мнение о том, что слово "потеря" должно заменить все выражение "вред или ущерб" в данном проекте статьи. Вместе с тем другое мнение заключалось в том, что, хотя это положение не должно устанавливать какую-либо самостоятельную ответственность грузоотправителя по договору за причинение вреда какой-либо третьей стороне, возможность использования этого термина должна быть рассмотрена вновь после того, как Рабочая группа рассмотрит проект статьи 31 об основаниях ответственности грузоотправителя по договору. Еще одно предложение редакционного характера для ограничения сферы применения этого положения сторонами договора перевозки предусматривало добавление слов "за которые перевозчик несет ответственность" после выражения "вред или ущерб".

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 28

120. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- в названии этой главы следует сделать ссылку на обязанности грузоотправителя по договору по отношению к перевозчику;
- перенос выражения "если в договоре перевозки не согласовано иное" должен стать одним из изменений к первому предложению текста,

рассмотренных Секретариатом в дополнение к другим изменениям, предложенным в ходе обсуждения;

- второе предложение текста следует сохранить, однако оно должно быть упрощено Секретариатом с учетом текста, содержащегося в сносках 116 и 435 в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, а также замечаний и предложений, высказанных в ходе обсуждения в Рабочей группе; и
- использование термина "вред" следует разъяснить, и его, возможно, необходимо взять в квадратные скобки в качестве альтернативного текста, и он должен быть пересмотрен Секретариатом в будущем проекте с учетом итогов рассмотрения Рабочей группой проекта статьи 31.

Проект статьи 29. Обязательство перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций

Общее обсуждение

121. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 29 на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 124–129).

122. Было отмечено, что в данном положении отражена обязанность сотрудничать между сторонами в вопросах обмена информацией, необходимой для исполнения договора перевозки. В этой связи также упоминалось о принципе соблюдения принципа добросовестности в договорных отношениях. Различные мнения были высказаны по вопросу о том, предназначен ли проект статьи 29 для определения обязанности перевозчика оказывать помощь грузоотправителю по договору в исполнении предусмотренного проектом статьи 30 обязательства представлять информацию, инструкции и документацию перевозчику или же в исполнении предусмотренного проектом статьи 28 обязательства сдать груз, готовый к перевозке. Поддержку получило мнение о том, что цель проекта статьи 29 состоит не в установлении независимой ответственности перевозчика за непредоставление грузоотправителю по договору необходимой информации, а в лишении перевозчика возможности ссылаться на это упущение в порядке возражения на исковые требования, связанные с перевозимым грузом.

123. Поддержку получило мнение о том, что проект статьи 29 следует исключить. Было высказано предположение о том, что устанавливаемые в этом проекте статьи обязательства перевозчика уже охватываются, по крайней мере подразумеваемым образом, проектом главы 5, касающейся обязательств перевозчика. Было также высказано мнение о том, что проект статьи 29 носит слишком широкий и слишком субъективный характер, чтобы добавить какие-либо новые положительные моменты к уже подразумеваемому обязательству перевозчика. Поддержку получила точка зрения о том, что проект статьи 29 следует заменить общим положением об обязанности сторон сотрудничать при обмене информацией в целях исполнения договора перевозки. Помимо исключения проекта статьи 29, было предложено также исключить проект статьи 18, в котором устанавливается ответственность перевозчика за утрату или повреждение, вызванные нарушением им своих обязательств в соответствии с проектом статьи 29.

124. В то же время прозвучали выступления в защиту и противоположной точки зрения о том, что проект статьи 29 следует сохранить. Поддержку получило мнение о том, что это положение может играть особенно важную роль в секторе смешанных перевозок, если от перевозчика не требуется выбирать виды транспорта до исполнения договора перевозки, при том что эти виды транспорта могут повлиять на исполнение грузоотправителем по договору его обязательств по проекту статьи 28 сдать груз, готовый к перевозке. В ответ на это было отмечено, что перевозчик может на практике заблаговременно и не знать о том, какие виды транспорта он будет использовать. В плане дополнительной поддержки сохранения проекта статьи 29 прозвучало мнение о том, что было бы полезно прямо оговорить обязательства перевозчика и что данное положение может также рассматриваться в качестве обеспечивающего баланс обязательства сторон в отношении представления информации. В этой связи было высказано мнение о том, что слова "по его просьбе" из проекта статьи 29 следует исключить, поскольку аналогичного ограничения на обязательство грузоотправителя по договору представлять информацию в проекте статьи 30 не устанавливается.

125. Было предложено отложить принятие Рабочей группой решения по проекту статьи 29 до завершения обсуждения оснований ответственности грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 31, с тем чтобы иметь возможность в полной мере оценить взаимосвязь этих двух положений.

126. В порядке конкретных редакционных предложений было высказано мнение о том, что заключенную в квадратные скобки формулировку "и своевременно" и последнее заключенное в квадратные скобки предложение в проекте статьи 29 следует исключить, поскольку обязательство представлять точную и полную информацию и инструкции своевременно подразумевается, как было указано, общим обязательством согласно проекту статьи 29. Кроме того, было высказано предположение о том, что сохранение последнего заключенного в квадратные скобки предложения проекта статьи 29, в котором содержится требование о точности и полноте информации и инструкций, потребует включения такой же формулировки в аналогичные положения, требующие представления информации, например, в проект статьи 59. Было высказано противоположное мнение о целесообразности сохранения термина "своевременно" и снятия квадратных скобок, в которые он заключен, поскольку, как было указано, обязательство обеспечения своевременности является отдельным и не охватывается косвенно общим обязательством представлять информацию.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 29

127. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- проект статьи 29 следует сохранить, заключив его, однако, в квадратные скобки до завершения обсуждения Рабочей группой проекта статьи 31;
- при подготовке пересмотренного варианта проекта статьи 29 следует рассмотреть вопрос об исключении нынешнего текста в пользу формулирования более общего положения, в центре внимания которого будет стоять сотрудничество грузоотправителя по договору и перевозчика в деле представления информации; и

- изменения в текст проекта статьи 29 следует вносить с учетом проекта статьи 18.

Проект статьи 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документации

Общее обсуждение

128. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 30 на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 130–137).

129. Было отмечено, что данное положение считается особенно важным в свете современной транспортной практики, при которой перевозчик редко видит перевозимый им груз, даже если он не помещен в контейнеры. В этом контексте поток достоверной информации между грузоотправителем по договору и перевозчиком приобретает, как было указано, важнейшее значение для успешного исполнения договора перевозки, особенно если речь идет об опасных грузах. Было отмечено, что, хотя в связи с пунктом (b) и возникают определенные проблемы редакционного плана, которым потребуются уделить внимание, Рабочую группу следует призвать учитывать в ходе обсуждения важность обязательств грузоотправителя по договору, устанавливаемых в данном положении. В порядке предварительного замечания было высказано мнение о том, что о судьбе содержащейся в вводной части формулировки "[своевременно такие точные и полные]" следует принять такое же решение, что и о тексте, содержащемся в проекте статьи 29.

Объективные и субъективные критерии

130. Было отмечено, что слова "разумно необходимые", использованные в вводной части проекта статьи 30, вводят объективный критерий необходимости информации, которую должен предоставлять грузоотправитель по договору, в то время как формулировка "может разумно предполагать", содержащаяся в пунктах (a) и (c) проекта статьи 30, вводит субъективный критерий предположения грузоотправителя по договору относительно осведомленности перевозчика. Было высказано предположение о том, что использование этих двух видов критериев может стать источником недопониманий. Кроме того, было отмечено, что если в конечном итоге на пункты (a) или (c) будет согласно проекту статьи 31 распространено действие схемы ответственности, основывающейся на вине, необходимость в формулировке "разумно предполагать" отпадет и ее можно будет исключить.

Пункт (b)

131. Было высказано мнение, что нынешний текст проекта пункта 30(b) сформулирован чрезвычайно широко и что при его применении могут возникнуть проблемы, особенно в силу того, что он может обусловить строгую ответственность грузоотправителя по договору в соответствии со статьей 31. В качестве одного из примеров трудностей, возникающих в результате данной статьи, было указано на ситуацию в связи с ответственностью за выполнение различных таможенных требований в случае изменения используемого вида транспорта в ходе смешанной перевозки.

132. В ответ было указано, что широкая формулировка проекта пункта 30 (b) отражает трудности составления полного и подробного перечня всей документации, необходимой в связи с перевозкой. Было высказано предположение о том, что установление применительно к этому обязательству режима ответственности, основывающегося на вине, может снять ряд моментов, вызывающих беспокойство в связи с данным положением, и что режим строгой ответственности может ограничиваться нарушением императивных правил.

Задержка

133. Было отмечено, что включение в проект статьи 31 взятой в квадратные скобки ссылки на задержку в качестве основания ответственности грузоотправителя по договору еще более усиливает трудности, отмеченные в связи с проектом пункта (b). Например, если отправитель единственного контейнера, размещенного на крупном контейнеровозе, не представляет какой-либо требующийся таможенными властями документ, как это предусматривается пунктом (b), и несет ответственность за задержку не только перед перевозчиком, но и в отношении каждого другого отправителя грузов, размещенных на борту судна, такой грузоотправитель столкнется с опасностью того, что ему придется возмещать непредсказуемые и потенциально огромные убытки за это единственное упущение. Было указано, что еще больше усложняет эту проблему тот факт, что в проекте конвенции в настоящее время не устанавливается каких-либо пределов на ответственность грузоотправителя по договору. Эта проблема более подробно обсуждалась в связи с проектом статьи 31 (см. ниже пункт 147).

Пункт (c)

134. Было предложено включить в проект пункта 30(c) ссылку на проект подпункта 38(1)(a), с тем чтобы включить критерий точности описания груза в перечень обязательств, по которым грузоотправитель по договору несет строгую ответственность согласно проекту статьи 31. В то же время Рабочей группе было напомнено о том, что в статье 3(5) Гаагско-Висбийских правил говорится только о точности описания груза на момент погрузки, в то время как проект пункта (c) является намного более широким по сфере охвата и будет применяться в течение всего рейса. Было высказано предостережение о том, что, как и в случае проекта пункта (b), если широкая сфера охвата данного положения будет объединена с содержащимся в проекте статьи 31 положением, которое, по всей видимости, будет устанавливать строгую ответственность, то данное положение потенциально может повлечь за собой тяжкие последствия для грузоотправителя по договору. Было отмечено, что если будет принят вариант В проекта пункта 31(2), то ответственность грузоотправителя по договору будет ограничиваться информацией о грузе, фактически предоставленной грузоотправителем по договору, и что это освободит грузоотправителя по договору от некоторых наиболее жестких аспектов режима строгой ответственности согласно варианту А.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 30

135. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- вопрос о содержащейся во вводной части формулировке "[своевременно такие точные и полные]" следует решить таким же образом, что и вопрос об аналогичном тексте в проекте статьи 29;
- пункт (b) следует взять в квадратные скобки до завершения рассмотрения Рабочей группой проекта статьи 31;
- при внесении редакционных улучшений в данный проект статьи следует учитывать документ A/CN.9/WG.III/WP.55, а также такие международные документы, как Конвенция КПГВ, и предложения, внесенные делегациями;
- при подготовке будущих проектов проекта статьи 30 следует учитывать результаты обсуждения Рабочей группой в связи с основаниями ответственности грузоотправителя по договору, устанавливаемыми в проекте статьи 31; и
- ссылку на проект статьи 38(1)(b) и (c), содержащуюся в проекте пункта 30(c), следует распространить на проект статьи 38(1)(a).

Проект статьи 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору

Общее обсуждение

136. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 31 об основаниях ответственности грузоотправителя по договору на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/522, пункты 138–148). Текст проекта статьи 31, рассмотренный Рабочей группой, изложен в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/WP.56.

137. Было достигнуто согласие с общим замечанием о том, что проект статьи 31 вызывает особую озабоченность в связи с включением более широких обязанностей грузоотправителя по договору в главу проекта конвенции по сравнению с существующими режимами морских перевозок. Было сочтено, что включение в это положение относительно широкого режима строгой ответственности грузоотправителя по договору без установления какого-либо права на ограничение его ответственности является весьма проблематичным, как и включение в пункт 1 понятия презюмируемой вины. Была выражена поддержка предположения о том, что общий подход проекта статьи 31 должен в большей мере соответствовать подходу статьи 12 Гамбургских правил с некоторыми возможными уточнениями.

Презюмируемая вина и бремя доказывания

138. Была выражена озабоченность по поводу включения в проект пункта 1 понятия презюмируемой вины грузоотправителя по договору. Было отмечено, что презюмируемая вина равнозначна переносу бремени доказывания на грузоотправителя по договору, что не имеет аналога в существующих режимах морских перевозок. В целом перевозчик несет бремя доказывания того, что утрата или повреждение было причинено в результате нарушения обязательства или небрежности со стороны грузоотправителя по договору, например непредставления необходимой информации. Если перевозчик доказал причину утраты или повреждения груза, грузоотправитель по договору может доказать,

что данная утрата или повреждение груза не возникли по его вине. Считалось, что этот общий режим отражает то обстоятельство, что перевозчик обычно находится в лучшем положении для установления того, что произошло во время перевозки, поскольку груз находился в его владении. Была выражена общая поддержка мнения о том, что традиционный подход к ответственности, основывающийся на вине, как установлено в статье 12 Гамбургских правил и в статье 4(3) Гаагско-Висбийских правил, следует сохранить в качестве общего режима с возникновением строгой ответственности только в определенных ситуациях, как указывается ниже.

139. Была выражена некоторая поддержка иного мнения, согласно которому текст пункта 1 является надлежащим и что подход, используемый в Гамбургских правилах, необязательно является справедливым для перевозчика, поскольку в большинстве случаев контейнеры при современных перевозках упаковываются грузоотправителями по договору и это таким образом затрудняет доказывание перевозчиком причины утраты. Было также подчеркнуто, что статья 12 Гамбургских правил не возлагает бремя доказывания и что проект статьи 31 всего лишь уточняет логичный вывод, который будет сделан судом и который заключается в том, что грузоотправитель по договору, отстаивая требование в связи с утратой, вытекающее из проектов статей 28 и 30(a), будет стремиться доказать отсутствие своей вины.

Адресат ответственности грузоотправителя по договору

140. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что основания ответственности грузоотправителя по договору должны применяться только в контексте договорных взаимоотношений между перевозчиком и грузоотправителем по договору, возможно, также в распространении на морские исполняющие стороны, которые, как можно указать, в достаточной мере приближены к таким договорным взаимоотношениям. Было предложено, чтобы название и текст этой статьи разъясняли, что данное положение ограничивается ответственностью грузоотправителя по договору перед перевозчиком и что проект статьи 31(3), касающийся ответственности перед грузополучателем или распоряжающейся стороной, должен быть исключен, а его содержание должно быть отражено в других положениях проекта конвенции.

Утрата, повреждение или вред

141. Было поддержано предположение о том, что слово "вред" следует исключить из текста проекта пункта 31(1) вновь для того, чтобы разъяснить, что этот пункт не имеет своей целью установление требования для третьих сторон, как рассматривалось ранее в отношении включения слова "вред" в проект статьи 28 (см. выше, пункт 119). Далее было высказано предположение о том, что слово "ущерб" также следует исключить и что в проекте пункта 1 должна быть сделана ссылка только на "утрату". Предложение об исключении слова "вред" получило одобрение в Рабочей группе. Была выражена поддержка предположения о том, что, несмотря на это исключение, проект конвенции должен обеспечивать, чтобы в случае, если перевозчик оплатил требование в результате вреда, причиненного вследствие небрежности со стороны грузоотправителя по договору, перевозчик должен быть в состоянии истребовать компенсацию у грузоотправителя по договору за потери, понесенные

перевозчиком. Было высказано предположение о том, что этого можно было бы достичь с помощью ссылки на "потери, понесенные перевозчиком" в проекте пункта 1. Рабочей группе напоминалось о том, что следует проявлять предосторожность в связи с использованием термина "потери" самого по себе, поскольку он может включать не только физические потери, но и косвенные потери.

142. Было отмечено, что статья 12 Гамбургских правил включает ущерб, понесенный морским судном в пределы ответственности грузоотправителя по договору. Был поставлен вопрос о том, следует ли также включить ущерб, причиненный морскому судну, в проект статьи 31, и было высказано мнение о том, что "потери" включают ущерб морскому судну. Было отмечено, что в таких случаях ответственность грузоотправителя по договору может стать весьма широкой.

Задержка в сдаче груза

143. Было поддержано мнение о том, что "задержка" является особенно проблематичной в качестве одного из оснований ответственности грузоотправителя по договору, поскольку она может подвергать грузоотправителя по договору огромной и потенциально нестрахуемой ответственности. Например, грузоотправитель по договору, который не представил необходимый таможенный документ, может причинить задержку в отходе морского судна и может нести ответственность не только за подлежащие оплате перевозчику потери, которые могут включать значительный косвенный ущерб, но и за потери всех других грузоотправителей по договору, имеющих контейнеры на данном морском судне. Вследствие этого было высказано предположение о том, что ответственность грузоотправителя по договору за "задержку" должна быть исключена из данного проекта текста. Было также отмечено, что если "задержка" будет сохранена в этом тексте, то следует предусмотреть разумное ограничение ответственности грузоотправителя по договору.

144. Было также высказано противоположное мнение относительно исключения слова "задержка". Было указано, что ответственность грузоотправителя по договору и ответственность перевозчика за задержку являются важным аспектом проекта конвенции. Было отмечено, что исключение "задержки" ставит под сомнение обоснование для установления строгой ответственности за представление недостоверной информации, поскольку неточная информация является наиболее часто встречаемой причиной задержки.

145. Была выражена некоторая поддержка мнения о том, что задержка, хотя и является проблематичной, не должна слишком легко исключаться в качестве основания ответственности, и было высказано предположение о том, что ее можно было бы рассматривать в качестве отдельного основания ответственности независимо от того, вызвана ли она грузоотправителем по договору или перевозчиком. Было отмечено, что потери вследствие задержки не только могут быть огромными, как указано выше, но и могут иметь множественные причины возникновения.

146. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что основания ответственности перевозчика, предусмотренные в проекте конвенции, также

включают "задержку", и было высказано предположение о том, что если задержку в качестве основания ответственности грузоотправителя по договору исключить, то в отношении режима ответственности перевозчика тоже необходимо будет произвести соответствующее изменение. Было разъяснено, что это является не просто вопросом установления баланса между общими правами и обязанностями грузоотправителя по договору и перевозчика в проекте конвенции, но и что было бы несправедливым, если бы перевозчик отвечал за задержку, за которую он может и не нести ответственности или в связи с которой он не может предъявить требование о компенсации грузоотправителю по договору, который несет за это ответственность. Это мнение встретило поддержку.

Ограничение ответственности

147. Была выражена некоторая поддержка предложения об установлении некоего предела ответственности грузоотправителя по договору в том случае, если "задержка" будет сохранена в качестве одного из оснований ответственности грузоотправителя по договору в проекте статьи 31 с учетом значительной и потенциально нестрахуемой ответственности, которая может быть охвачена. Кроме того, было высказано предположение о том, что такого рода ограничение ответственности грузоотправителя за косвенные потери должно существовать в любом случае, как, например, грузоотправитель по договору может считаться ответственным с точки зрения широкой, но по всей вероятности, нестрахуемой ответственности за ущерб морскому судну. Вместе с тем подчеркивались также трудности, связанные с нахождением разумного способа определения такого ограничения ответственности. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что такое ограничение должно быть на достаточно высоком уровне, с тем чтобы обеспечивать для грузоотправителя по договору достаточно сильный стимул к представлению точной информации перевозчику, но что такое ограничение должно быть прогнозируемым и достаточно низким для того, чтобы возможная ответственность была страхуемой. Было высказано предположение о том, что формулировка варианта В статьи 31(2), т.е. "грузоотправитель по договору обязан возместить перевозчику", или ссылка на стоимость груза грузоотправителя по договору могут быть полезными отправными точками для дальнейшего обсуждения этого вопроса.

Строгая ответственность

148. Далее Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, какие обязанности грузоотправителя по договору должны быть объектом режима строгой ответственности, подобной тому, какой установлен в проекте пункта 31(2). Общую поддержку получило мнение о том, что грузоотправитель по договору должен нести строгую ответственность за точность информации, представленной им перевозчику согласно статье 30(с), если только неточность такой информации не была причинена перевозчиком. Было также предложено включить отдельное положение, устанавливающее обязательство в отношении такой строгой ответственности, аналогичное специальному режиму, установленному в отношении опасных грузов в проекте статьи 33. Было поддержано предложение о включении такого отдельного положения, поскольку, как было указано, оно разъясняло бы структуру данной главы и позволило бы

исключить проекты пунктов 30(c) и 31(2). Кроме того, была выражена некоторая поддержка мнения о том, что строгая ответственность должна ограничиваться точностью информации, фактически представленной грузоотправителем по договору для включения в транспортные документы. Далее было отмечено, что строгая ответственность не должна распространяться на ошибочное решение грузоотправителя по договору, связанное с оценкой необходимости требуемой информации, и что включение проекта пункта 30(b) в режим строгой ответственности будет зависеть от этих текстов после изменения их формулировок.

149. Было поддержано мнение о том, что если отдельные положения будут включены в отношении ответственности грузоотправителя по договору, основывающейся на вине, и ответственности, основывающейся на принципе строгой ответственности, то необходимость сохранения такого положения, как проект статьи 29, будет меньшей и Рабочая группа сможет рассмотреть возможность его исключения. Вместе с тем было также высказано мнение о том, что все же было бы предпочтительным включить прямое обязательство перевозчика представлять необходимую информацию о предполагаемом рейсе грузоотправителю по договору, с тем чтобы дать ему возможность выполнить свои обязательства по проекту статьи 28.

150. Было также высказано предположение о том, что, в дополнение к положению о представлении неточной информации перевозчику и информации в отношении опасных грузов, существует и третья категория обязательств, за нарушение которых должна предусматриваться строгая ответственность со стороны грузоотправителя по договору. Было указано, что такая третья категория касается вопросов обеспечения безопасности и должна применяться к тем грузам, которые запрещены из-за их возможной взаимосвязи с оружием массового уничтожения или аналогичных видов применения. Было указано, что в этих ситуациях перевозчик может понести значительные потери и стать объектом санкций в результате нарушения грузоотправителем по договору своих обязательств и что ответственность грузоотправителя по договору при таких обстоятельствах должна быть строгой. Был выражен некоторый интерес к этому предложению, однако было высказано также противоположное мнение о том, что принцип строгой ответственности не должен применяться к перевозке чрезвычайно опасных грузов и грузов военного или аналогичного характера.

Проект пункта 31(3)

151. Было внесено предложение сохранить текст проекта пункта 3, но добавить в конце последнего предложения текста следующее: "в той степени, в какой каждый из них несет ответственность за любую такую утрату или повреждение. В этих случаях, когда степень индивидуальной вины не может быть отнесена на чей-либо счет, каждая сторона несет ответственность за половину размера утраты или повреждения". Вместе с тем значительную поддержку получило мнение о том, что пункт 3 следует исключить с учетом достигнутого в Рабочей группе согласия в отношении того, что проект статьи 31 должен сосредоточиваться на договорных взаимоотношениях между грузоотправителем по договору и перевозчиком и что проект статьи о параллельных причинах следует включить в другом месте проекта конвенции для урегулирования вопроса о распределении ответственности между перевозчиком и

грузоотправителем по договору в тех случаях, когда несколько причин в сочетании обусловили такую утрату.

Общие предложения редакционного характера

152. С точки зрения подготовки пересмотренного текста для замены текста проекта статьи 31 было предложено сделать ссылку на тексты, содержащиеся в пункте 26 документа A/CN.9/WG.III/WP.55 и в проекте пункта 31(1) и варианта В пункта 2 в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, в дополнение к подходу, использовавшемуся в статье 12 Гамбургских правил, и в целом на статью 4(3) Гаагско-Висбийских правил. Были также внесены более конкретные предложения, например предложение об исключении ссылки на "своевременность" и "полноту", содержащейся в варианте В пункта 2, с тем чтобы обеспечить большее соответствие этого положения подходу, использовавшемуся в Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах. Еще одно предложение редакционного характера, направленное на устранение некоторых проблем в связи с пунктом 1, было сформулировано следующим образом: "Грузоотправитель по договору несет ответственность за утрату или повреждение, вызванные нарушением им своих обязательств в соответствии со статьей 28 и статьей 30(а), если ..."; за этим выражением должна следовать остальная часть текста проекта пункта 1, начинающаяся словом "если", однако было высказано предположение о том, что данный текст может все же сохранять перенос бремени доказывания на грузоотправителя по договору.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 31

153. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- название и текст проекта статьи 31 следует изменить с тем, чтобы отразить в них то, что она касается взаимоотношений в рамках договора перевозки;
- основывающийся на вине режим следует установить в качестве общего режима оснований ответственности грузоотправителя по договору за нарушение им своих обязательств по проектам статей 28 и 30;
- строгая ответственность должна быть основанием ответственности грузоотправителя по договору в отношении опасных грузов согласно проекту статьи 33 (см. ниже) и за представление неточной информации в отношении данных, предусмотряваемых статьей 30(с);
- новая формулировка проекта статьи 31 должна учитывать тексты, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и в пункте 26 документа A/CN.9/WG.III/WP.55, а также режим, установленный в Гамбургских правилах, и мнения, высказанные в Рабочей группе и изложенные выше;
- слово "вред" следует исключить из новой формулировки проекта статьи 31(1);
- при подготовке новой формулировки проекта статьи 31 необходимо принять во внимание мнения, которые были высказаны в отношении исключения задержки в качестве одного из оснований

ответственности и грузоотправителя по договору и перевозчика, а также в отношении возможности установления ограничения ответственности грузоотправителя по договору; и

- измененная формулировка проекта статьи 31 должна учитывать итоги обсуждения проекта статьи 29 в Рабочей группе и предусматривать внесение необходимых изменений для обеспечения согласованности, включая возможное исключение или пересмотр проекта статьи 29.

Проект статьи 32. Существенное искажение данных грузоотправителем по договору

Общее обсуждение

154. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 32 на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 149–153).

155. Было указано, что проект статьи 32, касающийся сознательного и умышленного искажения грузоотправителем по договору данных о характере перевозимого груза, сформулирован на основе статьи 4(5)(h) Гаагско–Висбийских правил. Было отмечено, что это положение вызывает трудности, поскольку не требуется установления причинной связи между существенным искажением данных грузоотправителем по договору и утратой, повреждением или задержкой. Далее было сочтено, что устанавливаемое в данном проекте пункта обязательство уже охватывается в достаточной степени проектом статьи 17, касающимся ответственности перевозчика. Было высказано противоположное мнение, состоящее в том, что проект пункта 17(3) касается случаев бездействия, а не умышленного искажения данных и что проект статьи 32 является в этой связи полезным.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 32

156. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- проект статьи 32 следует исключить из текста проекта конвенции.

Проект статьи 33. Специальные правила в отношении опасных грузов

Общее обсуждение

157. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала проект статьи 29 на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 138–148).

Пункт 1

Определение опасных грузов

158. Поддержку получило мнение о том, что, хотя действующие международные документы не содержат определения опасных грузов, общее определение, включенное в проект пункта 1, представляет собой хорошую основу для начала обсуждения. Другая точка зрения состояла в том, что вместо этого в определении следовало бы сделать ссылку на другие действующие международные документы, касающиеся опасных грузов, например на

Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (Кодекс IMDG) или на Международную конвенцию об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ (Конвенция ОВВ). Было отмечено, что проблема, которая возникает в случае привязывания определения опасных грузов к другим документам, состоит в том, что эти определения разрабатывались в публично-правовых целях, являются чрезвычайно техническими по своему характеру и связаны с опасностью быстрого устаревания. Было высказано мнение о том, что в определении опасных грузов следует также уточнить, входит ли в эту категорию незаконный груз, например контрабандный.

"или становится" и "или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет"

159. Было высказано мнение о том, что в проекте пункта 33(1) не учитывается должным образом случай, когда груз является безопасным в момент погрузки, но впоследствии приобретает опасные свойства, и было предложено добавить слова "или становится" перед словами "или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет" с тем, чтобы учесть такие случаи. В то же время были высказаны опасения относительно того, каким образом это добавление может повлиять на обязательства грузоотправителя по договору применительно к маркировке, обозначению и представлению информации, как они устанавливаются в проектах пунктов 2 и 3. Выдвинутое далее предложение исключить слова "как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет" поддержки не получило, так как эта формулировка была сочтена полезной для общего определения.

"противозаконная или неприемлемая опасность для окружающей среды"

160. Поддержку получило предложение исключить слова "или же противозаконную или неприемлемую опасность" из проекта пункта 33(1), поскольку они ничего не добавляют к смыслу термина "опасность для окружающей среды". Было также отмечено, что такие же изменения следует внести в аналогичный текст, содержащийся в варианте А проекта статьи 15.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 33(1)

161. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- слова "или становится" следует добавить в квадратных скобках перед словами "или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет" для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой; и
- слова "или же противозаконную или неприемлемую опасность" следует исключить.

Пункт 2

162. Было указано, что проект пункта 33(2) устанавливает строгую ответственность в отношении обязательства грузоотправителя по договору замаркировать или обозначить опасный груз как опасный в соответствии с любыми правилами, положениями или другими требованиями компетентных органов, которые являются применимыми на любой стадии предполагаемой

перевозки груза. Было высказано мнение, что с учетом тяжкого бремени строгой ответственности данное положение следует уточнить, с тем чтобы оно охватывало только те случаи, когда грузоотправитель по договору не выполнил императивные правила, касающиеся маркировки или обозначения. Было также предложено добавить в обязательства грузоотправителя по договору, о которых говорится в данном проекте пункта, упоминание упаковки. Кроме того, было высказано мнение, что в проекте пункта 33(2) не следует устанавливать строгую ответственность грузоотправителя по договору в случаях, когда перевозчику известно об опасном характере груза. Была выражена поддержка предложения о включении в проект пункта 33(2) надлежащей формулировки, основывающейся на статье 13(3) Гамбургских правил, с тем чтобы упомянуть о случаях неосведомленности перевозчика.

Предполагаемая перевозка

163. Далее было указано, что, как и проекты статей 28 и 29 (см. выше, пункт 124), это положение, возможно, возлагает чрезмерное бремя на грузоотправителя по договору, который может быть не осведомлен о фактическом маршруте перевозки и может столкнуться с трудностями в определении всех соответствующих правил, особенно "требований компетентных органов" которые могут и не находиться в открытом доступе. Было высказано мнение о возможной целесообразности требования к перевозчику предоставить грузоотправителю по договору необходимую информацию, с тем чтобы он мог выполнить обязательства, предусмотренные в пункте 2.

Предложенные изменения текста

164. Было высказано мнение о том, что альтернативный текст данного проекта положения мог бы быть взят из статьи 13(1) Гамбургских правил, однако были выражены определенные сомнения в том, что подобный текст будет уместным в современном контексте перевозки опасных грузов.

165. Была выражена поддержка предложению исключить ссылку на исполняющую сторону, учитывая достигнутое Рабочей группой согласие о том, что в проекте главы 8 проекта конвенции первоочередное внимание следует уделить договорным взаимоотношениям между грузоотправителем по договору и перевозчиком. Была также выражена поддержка предложению согласовать ссылки на "задержку" и "утрату" в проекте пункта 2 с измененной аналогичной формулировкой в проекте статьи 31. Было высказано мнение о том, что слова "прямо или косвенно" могут затронуть вопросы причинно-следственной связи и что их следует в силу этого исключить. Это предложение получило поддержку.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 33(2)

166. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- ссылку на исполняющие стороны следует исключить из этого положения;
- слова "прямо или косвенно" следует исключить;

- данное положение следует пересмотреть с тем, чтобы вопросы "задержки" и "утраты" последовательно решались в проектах статей 33(2) и 31; и
- следует рассмотреть вопрос о добавлении ссылки на неосведомленность перевозчика об опасном характере груза.

Пункт 3

Строгая ответственность за информирование перевозчика

167. Было указано, что в пункте 3 проекта статьи 33 устанавливается строгая ответственность в отношении обязательства грузоотправителя по договору своевременно информировать перевозчика об опасной природе или характере груза до сдачи груза перевозчику. Как и в связи с проектом пункта 2, было предложено, учитывая жесткий характер правил о строгой ответственности, ограничить данное обязательство случаями неисполнения грузоотправителем по договору императивных правил.

"такая перевозка"

168. Было указано, что обязательство грузоотправителя по договору, установленное в проекте пункта 33(3) аналогично обязательству, установленному в статье 13(2)(а) Гамбургских правил. Было высказано мнение о том, что слова "такая перевозка" следует заменить словами "такое неуведомление", поскольку было сочтено, что возможная сфера охвата режима строгой ответственности будет слишком широкой, если ее привязать ко всем случаям утраты, возникающим в связи с перевозкой соответствующей партии груза, а не ограничить случаями, относимыми на счет несообщения необходимой информации. В то же время было разъяснено, что аналогичный текст содержится в Гамбургских правилах и что потенциальная возможность быть привлеченными к ответственности за все убытки в связи с перевозкой соответствующей партии груза считается надлежащим отражением серьезности характера данного обязательства. В ответ было высказано мнение о том, что режим строгой ответственности за непредставление грузоотправителем по договору информации уже обеспечивает надлежащий стимул для грузоотправителя по договору соблюдать это положение и что проект конвенции не должен содержать правил о санкциях. Было высказано предположение о том, что возможный компромиссный подход мог бы состоять в установлении требования о наличии причинно-следственной связи между опасным грузом и утратой.

Предложенные изменения текста

169. В порядке общего замечания было предложено исключить из данного положения ссылки на исполняющую сторону и слова "прямо или косвенно" по тем же причинам, что и соображения, приведенные выше в связи с проектом пункта 33(2). Кроме того, было предложено изменить ссылки на "задержку" и "утрату" таким же образом, что и в случае использования этих терминов в пункте 2 и проекте статьи 31.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 33(3)

170. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- слова "прямо или косвенно" следует исключить, как это сделано в пункте 2;
- данное положение следует пересмотреть с тем, чтобы вопросы "задержки" и "утраты" последовательно решались в проектах статей 33(2), 33(3) и 31;
- слова "такая перевозка" следует взять в квадратные скобки для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой;
- слова "такого непредставления информации" следует добавить в квадратных скобках после слов "такой перевозки" для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой.

Проект статьи 34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору

Общее обсуждение

171. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 34 на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 154–158).

172. Было указано, что проект статьи 34 призван урегулировать ситуацию, касающуюся продавца на условиях ФОБ, который был поименован в качестве грузоотправителя по договору в транспортном документе, а также порядок принятия документарным грузоотправителем прав и обязательств грузоотправителя по договору в силу принятия или получения транспортного документа. Было поддержано мнение о том, что документарный грузоотправитель обязан принять эти идентификационные данные до того, как его можно привлечь к ответственности, и было предложено сохранить термин "принимает" и квадратные скобки, а другие возможные термины исключить, поскольку термин "принимает" оптимальным образом обозначает предполагаемое требование. Было также предложено включить после слова "принимает" слова "что его наименование указано в транспортном документе или транспортной электронной записи в качестве грузоотправителя по договору", с тем чтобы сузить толкование этого проекта положения. Это предложение также получило поддержку, хотя была выражена некоторая озабоченность по поводу того, что требование о принятии документарным грузоотправителем может приводить к злоупотреблениям в ситуациях, когда какая-либо сторона попытается избежать своей ответственности путем отказа принять документ.

173. Было также предложено ограничить сферу применения проекта статьи 34 случаями, когда перевозчику не известна личность грузоотправителя по договору. Вместе с тем было выражено некоторое сомнение в отношении того, как часто такие случаи будут возникать на практике, и было отмечено, что проект пункта 37(b) требует, чтобы инструкция, данная грузоотправителем по договору, предусматривала включение иного лица, чем грузоотправитель по договору, в транспортный документ.

174. Было поддержано предложение о том, что проект статьи 34 должен прямо указывать на то, что это положение не освобождает грузоотправителя по договору от его обязательств, как указано в проекте пункта 34(2), содержащемся в пункте 39 документа A/CN.9/WG.III/WP.55. Было также поддержано предложение о включении взятого в скобки текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, т.е. "несет обязательства и ответственность", и исключения скобок. Было достигнуто согласие в отношении того, что данный текст, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.55, отражает эти поправки и должен быть включен в проект конвенции.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 34

175. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта статьи 34, содержащийся в пункте 39 документа A/CN.9/WG.III/WP.55, следует включить в проект конвенции;
- выражение "получает транспортный документ или транспортную электронную запись", содержащееся в проекте пункта 34(1) в документе A/CN.9/WG.III/WP.55, следует заменить словами "принимает, что его наименование указано в транспортном документе или транспортной электронной записи в качестве грузоотправителя по договору".

Проект статьи 35. Субститутивная ответственность грузоотправителя по договору

Общее обсуждение

176. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 35 на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 159–161).

177. Напоминалось о том, что проект статьи 35 призван продублировать в отношении грузоотправителя по договору положения проекта статьи 19, касающиеся ответственности перевозчика за его агентов, служащих и субподрядчиков. Вместе с тем было высказано мнение о том, что это положение может создать проблемы толкования в отношении различных положений проекта конвенции, в которых, например в проекте подпункта 17(3)(i), содержится ссылка на "грузоотправителя по договору или любое лицо, указанное в статье 35, распоряжающуюся стороной или грузополучателя". Было отмечено, что эта формулировка может толковаться как означающая, что включены служащие и агенты грузоотправителя по договору, но не включены служащие или агенты распоряжающейся стороны или грузополучателя. В отличие от проекта статьи 35 проект статьи 19, касающийся служащих и агентов перевозчика, представляет собой ключевое положение проекта конвенции и не создает таких же проблем в отношении толкования, поскольку перевозчик не часто указывается с помощью такого же выражения, как другие стороны, во избежание путаницы. С учетом этой трудности было предложено исключить проект статьи 35.

178. Вместе с тем была выражена общая поддержка предложения о включении положения, подобного проекту статьи 35, в проект конвенции, невзирая на возможные трудности с точки зрения толкования с учетом порядка ее нынешнего

использования в проекте документа. Далее было отмечено, что если необходимо рассмотреть возможность включения в проект документа положения об ограничении ответственности грузоотправителя по договору, то такое положение, как проект статьи 35, будет важным для включения агентов, служащих и субподрядчиков, которые получают преимущества от такого ограничения ответственности. Было поддержано предложение о включении в проект конвенции альтернативного проекта текста, содержащегося в пункте 41 документа A/CN.9/WG.III/WP.55, поскольку он более четко устанавливает те же принципы, что и текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

179. Было высказано предположение о том, что выражение "со стороны перевозчика", содержащееся в проекте статьи 35(2) в документе A/CN.9/WG.III/WP.55, является излишним, поскольку "исполняющая сторона" определяется в проекте конвенции как лица, действующие от имени перевозчика. Далее было отмечено, что проект статьи 35, возможно, нуждается в дальнейшем рассмотрении с учетом проекта пункта 14(2), когда согласно условиям "франкопогрузка–разгрузка (штивка)" (FIO(S)) перевозчик договорился о возложении некоторых его обязательств на грузоотправителя по договору и не должен нести ответственность за действия служащих или агентов грузоотправителя по договору по исполнению этих обязательств.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 35

180. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта статьи 35, содержащийся в пункте 41 документа A/CN.9/WG.III/WP.55, следует включить в проект конвенции;
- следует предложить Секретариату проверить и согласовать ссылки на проект статьи 35, содержащиеся в других статьях проекта конвенции;
- название этой статьи следует пересмотреть, с тем чтобы обеспечить лингвистическое единообразие на различных языках.

Проект статьи 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору

Общее обсуждение

181. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 36 на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 162–164), когда она решила исключить проект статьи 9 проекта конвенции, касающийся фрахта, но сохранить проект статьи 36 для дальнейшего рассмотрения.

182. Была выражена поддержка проекта статьи 36, который лишит действительности положения о прекращении ответственности грузоотправителя по договору по наступлении определенного события. Было также указано, что проект статьи 36 имеет отношение к проекту статьи 94(2) проекта конвенции, который лишает силы любое положение, исключающее или ограничивающее обязанности грузоотправителя по договору, и что любое решение в отношении проекта статьи 94(2) затронет ход работы Рабочей группы по проекту статьи 36. Вместе с тем было также высказано мнение о том, что проект статьи 36 имеет

отношение к проекту пункта 94(2), но отличается от него по меньшей мере постольку, поскольку проект статьи 36 касается уплаты фрахта.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 36

183. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- скобки, в которые взят проект статьи 36, следует исключить, а его текст сохранить; и
- проект статьи 36 следует пересмотреть с учетом решения, принятого в отношении проекта статьи 94(2).

Проект статьи 18. Ответственность перевозчика за непредоставление информации и инструкций

Общее обсуждение

184. Далее Рабочая группа обсудила проект статьи 18, который тесно связан с обязанностями грузоотправителя по договору и, в частности, с проектом статьи 29. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 18 на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 138–148).

185. Была выражена широкая поддержка предложения об исключении проекта статьи 18 независимо от положений проекта статьи 29. Было указано, что проект статьи 18 может привести к путанице в вопросе о том, имеет ли он своей целью установление отдельного основания для действий в дополнение к проекту статьи 17, а также с учетом его взаимодействия с проектом статьи 17(4), касающимся параллельных оснований ответственности. Далее было указано, что, поскольку режим ответственности, основывающийся на вине, является применимым к проекту статьи 29 и случай нарушения обязательства, которое привело к причинению утраты или повреждения, или задержки, будет охватываться проектом статьи 17 проекта конвенции, проект статьи 18 является излишним.

186. Было высказано противоположное мнение, согласно которому проект статьи 18 следует сохранить для сохранения договорного баланса между сторонами договора перевозки. Несколько делегаций выразили свое желание перенести рассмотрение проекта статьи 18 на одну из последующих сессий Рабочей группы до проведения консультаций.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 18

187. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- проект статьи 18 следует взять в квадратные скобки для окончательного рассмотрения на следующей сессии до получения инструкций со стороны нескольких делегаций, однако обсуждение этого вопроса не следует открывать вновь.

**Сдача груза – глава 10, включая период ответственности перевозчика
(проект статьи 11) и проект статьи 14(2)**

Общее обсуждение

188. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект главы 10 на своей одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 62–99) и что последний раз она рассматривала вопрос о периоде ответственности перевозчика и проект статьи 14(2) на своей девятой сессии (см. A/CN.9/510, пункты 39–40 и пункт 43).

189. Рабочей группе было сообщено о том, что документ A/CN.9/WG.III/WP.57 был подготовлен с целью содействия обсуждению в Рабочей группе вопросов о сдаче груза, периоде ответственности перевозчика, а также вопросов, затронутых в проекте статьи 14(2), касающемся периода ответственности. На основе этого документа были проведены неофициальные консультации по этим вопросам.

Проект статьи 11. Период ответственности перевозчика

Общее обсуждение

190. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала период ответственности перевозчика и проект статьи 14(2), касающийся условий FIO(S), на своей девятой сессии (см. A/CN.9/510, пункты 39–40 и пункт 43). Рабочая группа рассмотрела тексты этих положений, содержащиеся в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/WP.56.

191. Рабочей группе было сообщено о том, что в ответах на неофициальный вопросник, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.57, большинство тех, кто направил ответы, одобрили общий подход, использовавшийся в проектах пунктов 11(1), (2) и (4).

Проект пункта 11(1)

192. Было выражено общее удовлетворение по поводу этого текста и подхода, использовавшегося в проекте пункта 11(1). В качестве общего замечания было отмечено, что следует проявлять осторожность для использования согласованной терминологии во всем тексте проекта конвенции, особенно в том, что касается таких терминов, как "место сдачи груза", "момент и место сдачи груза", "место получения груза" и тому подобное. Было предложено исключить последнее слово "грузополучателю" как излишнее и могущее вводить в заблуждение с учетом того факта, что перевозчик иногда осуществляет сдачу груза посредством сдачи груза такому органу, как портовое управление, а не грузополучателю. Это предложение получило некоторую поддержку. Вместе с тем были также высказаны противоположные мнения, согласно которым исключение этого слова может носить проблематичный характер, поскольку проект статьи 13 указывает, что сдача груза грузополучателю является ключевым обязательством перевозчика, и было предложено предусмотреть в проектах пунктов 11(3) и (5) особые случаи, такие как сдача груза органам или лицам, иным, чем грузополучатель. Было поддержано предложение о том, что текст проекта пункта 1 должен оставаться неизменным и что озабоченность,

выраженная в отношении сторон, которым перевозчик может сдать груз, иным, чем грузополучатель, может быть учтена в связи с проектом пункта 11(5).

193. Было отмечено, что проект статьи 46, касающийся обязанности перевозчика заботиться о грузе, оставленном в его ведении, может рассматриваться как имеющий отношение к пункту 1, и был поставлен вопрос о том, должен ли проект пункта 1 обуславливаться и проектом статьи 12, и проектом статьи 46. В ответ было высказано мнение о том, что проект конвенции структурирован таким образом, чтобы проект статьи 11 касался периода ответственности перевозчика согласно договору перевозки. И напротив, было отмечено, что проект статьи 46 касается периода до того, как перевозчик сможет осуществить сдачу груза, но что он сосредоточивается на моменте, в который перевозчик уже не несет каких-либо обязанностей согласно договору перевозки. Было предложено уточнить это различие и дополнительно обсудить этот вопрос в ходе рассмотрения Рабочей группой проекта статьи 46.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 11(1)

194. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта пункта 11(1) следует сохранить, но решение о том, следует ли исключить слово "грузополучателю", будет принято только после того, как Рабочая группа рассмотрит проект пункта 11(5).

Проект пункта 11(2)

195. Рабочая группа выразила удовлетворение в целом в связи с проектом пункта 11(2). Было высказано предположение о том, что в него можно было бы внести некоторые незначительные изменения редакционного характера для обеспечения большей ясности его текста, такие как включение выражения "перевозчиком" после слов "моментом и местом получения груза" во втором предложении текста.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 11(2)

196. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта пункта 11(2) следует сохранить, однако Секретариат должен рассмотреть вопрос о внесении в этот пункт изменений редакционного характера для обеспечения его большей ясности.

Проект пункта 11(4)

197. Было отмечено, что, хотя проекты пунктов 11(2) и 11(4) содержат субсидиарные нормы для определения момента и места получения и сдачи груза, соответственно, вторые предложения текстов этих пунктов различаются. Хотя второе предложение текста проекта пункта 11(2) содержит ссылку на точный момент получения груза, было отмечено, что во втором предложении текста проекта пункта 11(4) не устанавливается в равной мере точный момент сдачи груза. Была выражена некоторая поддержка мнения о том, что в пункт 4 следует включить формулировку, уточняющую момент сдачи груза таким же образом, как это сделано в отношении момента получения груза в пункте 2.

198. Было также отмечено, что проекты пунктов 11(2) и 11(4) характеризуются различием в том смысле, что проект пункта 4 не содержит ссылки на поддающееся определению место. Было предложено включить в проект пункта 11(4) ссылку на место выгрузки как на разумное место. Это предложение получило некоторую поддержку. Вместе с тем было выражено сомнение в отношении того, каким образом будет приниматься решение о том, когда и где груз был сдан, если груз был выгружен в неразумном месте, или следует ли оставить принятие такого решения на усмотрение суда. Было также подчеркнуто, что не будет субсидиарной нормы, касающейся момента и места сдачи груза в случае, когда груз сдается в неразумном месте, если будут приняты эти предложения.

199. В порядке разъяснения различий между проектами пунктов 11(2) и 11(4) было отмечено, что при перевозке из порта в порт груз редко сдается сразу же и что, как правило, проходит определенный период времени между фактической сдачей груза перевозчику и его погрузкой. Было высказано мнение о том, что при таких обстоятельствах разумно ожидать, что этот период будет входить в пределы периода ответственности перевозчика. Далее было разъяснено, что при перевозке из порта в порт весьма редко придется прибегать к субсидиарной норме, которая закреплена в последнем предложении текста пункта 4, поскольку в большинстве портов действуют свои обычаи или практика, однако в таких исключительных случаях было решено использовать эту норму, согласно которой период ответственности должен истекать в момент и в месте завершения перевозки.

200. Было поддержано мнение о том, что Секретариату следует предложить внести изменения в текст проекта пункта 11(4), с тем чтобы отразить озабоченность, выраженную в Рабочей группе, и обеспечить его соответствие проектам пунктов 1 и 2. Вместе с тем было высказано предостережение, что при этом следует учитывать возможное толкование последнего предложения текста этого пункта как означающее, что сдача груза происходит в момент и в месте распаковки контейнера.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 11(4)

201. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта пункта 11(4) следует сохранить, но что Секретариат должен рассмотреть вопрос о внесении в него изменений редакционного характера для обеспечения соответствия этого пункта остальным положениям данного проекта статьи, в дополнение к рассмотрению вопроса о том, следует ли добавить к месту сдачи груза требование о "разумности".

Проекты пунктов 11(3) и (5)

202. Было выражено общее удовлетворение в связи с текстом и подходом, принятым в проектах пунктов 11(3) и (5). Было внесено предложение уточнить заключительное выражение текста проекта пункта 5 следующей формулировкой "моментом и местом такой передачи являются момент и место сдачи груза", однако было сочтено, что общая формулировка позволит достичь этой цели. Кроме того, было сочтено, что предложенное исключение слова "грузополучателю" из текста проекта статьи 11(1) (см. выше, пункт 192) более не

является необходимым с учетом пересмотренных положений, которые должны быть обсуждены в отношении проектов пунктов 11(2) и (4).

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проектов пунктов 11(3) и (5)

203. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- тексты проектов пунктов 11(3) и (5) следует сохранить с внесением в них любых необходимых изменений редакционного характера для обеспечения большей точности и согласованности.

Проект пункта 11(6) и проект пункта 14(2): условия FIO(S)

204. Было отмечено, что проект пункта 11(6) призван действовать в сочетании с проектом пункта 14(2) в попытке обеспечить решение в отношении режима условий FIO(S), который в некоторых государствах определяет период ответственности перевозчика. Было поддержано мнение о том, что проект пункта 6 не будет приемлемым в случае исключения пункта 14(2), но что при его толковании совместно с проектом пункта 14(2) данные два положения устанавливают приемлемый подход к режиму условий FIO(S). Было разъяснено, что совокупным последствием этих положений является уточнение обязанностей грузоотправителя по договору и перевозчика, которые согласились в том, что погрузка, укладка и выгрузка груза должны выполняться грузоотправителем по договору. В таком случае грузоотправитель по договору будет нести ответственность за любую утрату, произошедшую в результате неэффективного исполнения им этих обязанностей, а перевозчик будет сохранять ответственность за другие вопросы во время погрузки и выгрузки. Например, он будет нести обязанность проявлять заботу о грузе, поскольку период ответственности перевозчика будет регулироваться договором перевозки.

205. Кроме того, было отмечено, что нынешний текст проекта пункта 14(2) ограничивает обязательства, о неисполнении которых может договориться перевозчик с грузоотправителем по договору или другими сторонами, теми субъектами, которые перечислены в проекте пункта 14(2). Кроме того, было высказано мнение о том, что проект пункта 11(6) является весьма полезным, поскольку в нем уточняется, что погрузка и выгрузка производятся в течение периода ответственности перевозчика.

206. Было отмечено, что условия FIO(S) наиболее широко используются при нелинейных перевозках, которые выходят за пределы сферы применения проекта конвенции, но что проект конвенции может быть применимым к договорам перевозки при нелинейных перевозках в результате действия проекта статьи 10. Была выражена озабоченность по поводу того, что включение условий FIO(S) в проект конвенции привело бы к их распространению из отрасли нелинейных перевозок на отрасль линейных перевозок и расширению возможностей для злоупотребления ими, однако было высказано предположение о том, что коммерческие реалии сводят такую вероятность на нет. В этом контексте было предложено, чтобы в качестве вопроса редакционного характера использование условий FIO(S) ограничивалось отраслью нелинейных перевозок. Кроме того, была выражена озабоченность по поводу того, что действие проектов пунктов 11(6) и 14(2) может ограничивать нынешнюю свободу сторон заключать договоры, касающиеся условий FIO(S) в отрасли нелинейных перевозок,

особенно в отношении распределения рисков. С учетом этой возможности было предложено, чтобы в условиях FIO(S) был определен период ответственности перевозчика.

207. Были предложены некоторые изменения редакционного характера. Было предложено включить в первом предложении текста проекта пункта 14(2) после слова "выполняться" слова "– и нести ответственность за это –". Было также предложено добавить слово "первоначальная" перед словом "погрузка" и добавить слово "окончательная" перед словом "выгрузка" в тексте проекта пункта 14(2), с тем чтобы привести его в соответствие с текстом проекта пункта 11(6) и исключить промежуточные порты. Вместе с тем было подчеркнуто, что нынешнее обсуждение должно быть направлено на использование общего подхода, установленного путем совместного действия проектов пунктов 11(6) и 14(2), для принятия компромиссного решения в отношении условий FIO(S). В этом духе было поддержано предложение об исключении квадратных скобок, в которые взят проект пункта 14(2), и сохранении этого текста для дальнейшего обсуждения. Далее было отмечено, что с учетом одобрения Рабочей группой подхода, изложенного в проектах пунктов 11(6) и 14(2), квадратные скобки, в которые взято выражение "[фактически выполненные]" в проекте подпункта 17(3)(i) следует исключить, а этот текст сохранить. Было сочтено, что такой пересмотр текста проекта подпункта 17(3)(i) может исключить необходимость реализации вышеизложенного предложения о включении выражения "– и нести ответственность за это –" в проекте пункта 14(2).

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 11(6)

208. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта пункта 11(6) следует сохранить;
- квадратные скобки, в которые взяты проекты пунктов 14(2) и 17(3)(i), следует исключить, а этот текст сохранить; и
- вопрос о внесении изменений редакционного характера для обеспечения соответствия этого пункта остальным положениям данного проекта статьи, а также общих улучшений редакционного характера должен быть рассмотрен Секретариатом.

Проект статьи 46. Обязательство принять поставку

Общее обсуждение

209. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 46 об обязательстве принять поставку на своей одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 65–72). Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 46, содержащийся в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/WP.56.

210. В качестве общего замечания был поставлен вопрос о последствиях нарушения обязательства грузополучателя принять поставку груза согласно проекту статьи 46. Было высказано мнение о том, что такое нарушение не должно автоматически приводить к предъявлению иска о возмещении ущерба. В ответ было высказано предположение о том, что нарушение установленного в

проекте статьи 46 обязательства принять поставку входит в категорию общих прав и обязанностей грузоотправителя по договору и перевозчика, которые конкретно не затрагиваются проектом конвенции, и что последствия нарушения будут таким образом рассматриваться на основании норм внутригосударственного законодательства. В качестве вопроса общего характера было также отмечено, что этот проект статьи следует тщательным образом согласовать с положениями, касающимися права распоряжаться грузом, поскольку было сочтено, что срок исполнения обязательства грузополучателя принять поставку должен устанавливаться в момент передачи права распоряжаться грузом. Вместе с тем было высказано иное мнение, согласно которому обязательство грузополучателя принять поставку не должно зависеть от передачи прав, поскольку этот вопрос носит практический характер и должен регулироваться проектом конвенции. Кроме того, было указано, что, хотя содержание проекта статьи 46 является полезным и его следует сохранить, следует проявить и осторожность при включении положений, регулирующих период после поставки, поскольку этот аспект находится за пределами сферы применения конвенции и договора перевозки.

Первое предложение текста: обязательство грузополучателя

211. Была выражена общая поддержка мнения о том, что обязательство грузополучателя принять поставку должно быть обусловленным, поскольку было сочтено, что должен быть предъявлен иск или должно быть выражено намерение со стороны грузополучателя для того, чтобы ввести в действие его обязательство принять поставку. Некоторые участники высказали точку зрения о том, что эту цель оптимальным образом можно было бы достичь посредством исключения скобок, в которые взята часть первого предложения текста проекта статьи 46, и сохранения этого текста. Вместе с тем была выражена озабоченность по поводу того, что требование о том, что грузополучатель, "осуществляющий любое из своих прав в соответствии с договором перевозки", является слишком широким и неясным, и было высказано предположение о том, что это условие должно отражать подразумеваемое или фактическое согласие грузополучателя быть грузополучателем. В ответ было указано, что взятый в скобки текст является надлежащим положением, касающимся обязательства грузополучателя принять поставку, поскольку было признано, что это обязательство должно распространяться на тех, кто и прямо, и косвенно согласился быть грузополучателем, однако было сочтено, что понятие "принятия груза" является слишком узким условием для охвата того, что предполагалось охватить. Было высказано предположение о том, что, например, в соответствии с нормами права, касающимися международной купли-продажи, если грузополучатель взял образцы груза, то он осуществил права согласно договору перевозки и будет нести обязательство принять поставку от перевозчика. Вместе с тем все же были выражены сомнения в отношении того, является ли текст, взятый в квадратные скобки, наилучшим способом указать на подразумеваемое согласие, которое необходимо для введения в действие обязательства грузополучателя, а также было высказано мнение о том, что установленные в проекте статьи 62(3) условия, хотя они и являются несколько назидательными, больше подходят для определения того, что не является подразумеваемым согласием, а не того, что является подразумеваемым согласием.

212. Были высказаны и другие мнения, согласно которым обязательство грузополучателя принять поставку должно быть безусловным, а взятая в скобки часть первого предложения текста проекта статьи 46 должна быть исключена. Было сочтено, что если взятый в скобки текст не будет исключен, то грузополучатель может сделать выбор в пользу неосуществления любого из своих прав в соответствии с договором перевозки и таким образом может избежать необходимости исполнения обязательства принять поставку груза. Было высказано предположение о том, что такой результат был бы несправедливым для перевозчика, который выполнил условия договора перевозки, и что, кроме того, существует необходимость избегать обострения проблемы невостребованных грузов.

213. Кроме того, было отмечено, что содержащаяся в проекте статьи 46 ссылка касается обязательства грузополучателя принять поставку груза в момент и в месте, которые указаны в проекте пункта 11(4). Вместе с тем было отмечено, что нынешний текст не затрагивает вопрос о том, несет ли грузополучатель также обязательство принять поставку груза в случае его доставки с задержкой.

214. Было внесено еще одно предложение, которое предусматривало, что грузополучателю необходимо направлять уведомление о прибытии груза в место назначения. Было высказано мнение о том, что установление требования направлять уведомление грузополучателю в качестве юридического обязательства не является целесообразным, поскольку направление уведомлений о готовности уже входит в обычную практику в этой отрасли и используется в интересах и перевозчика, и грузополучателя и, как представляется, не возникало никаких проблем правового характера в связи с такими уведомлениями. Было сочтено, что правовое требование в этом отношении могло бы привести к излишним бюрократическим проволочкам и могло бы создать трудности в области доказательств. Кроме того, было отмечено, что в нынешней практике широко используется отслеживание местонахождения груза электронными способами.

Второе предложение текста: стандарт бережного отношения перевозчика к грузу

215. Было отмечено, что второе предложение текста проекта статьи 46 призвано установить стандарт бережного отношения и ответственность перевозчика в отношении груза, оставленного в его ведении, в случае нарушения грузополучателем своего обязательства принять поставку. Была выражена общая поддержка мнения о том, что второе предложение текста проекта статьи 46 следует рассматривать в совокупности с проектом статьи 51, касающимся прав перевозчика в том случае, когда груз не может быть сдан, и проектом статьи 53, касающимся ответственности перевозчика за груз, который не может быть сдан, и это предложение текста, возможно, следует перенести из проекта статьи 46 в проект статьи 53.

216. Была выражена общая поддержка мнения о том, что содержание второго предложения текста, касающегося стандарта бережного отношения, следует сохранить. Вместе с тем было высказано и мнение о том, что стандарт бережного отношения, соблюдать который требуется от перевозчика, и ответственность, возникающая в случае нарушения этого стандарта, являются слишком низкими, как определено во втором предложении текста проекта

статьи 46, тогда как другие высказанные мнения заключались в том, что данный стандарт бережного отношения является приемлемым. Было также высказано мнение о том, что стандарт бережного отношения перевозчика, установленный во втором предложении текста, возникает за пределами сферы действия договора перевозки и что в некоторых правовых системах это приводит к возникновению понятия "агентство по необходимости", которое возлагает выполнение стандарта бережного отношения на основе "разумности" на агента, но что стандарт бережного отношения, установленный во втором предложении текста, является более высоким, чем данная обязанность. Еще одно предположение в отношении стандарта бережного отношения заключалось в том, что следует установить промежуточный стандарт, согласно которому перевозчик должен относиться к грузу, как если бы он был его собственным, причем такой стандарт существует в некоторых внутригосударственных правовых системах.

217. Были высказаны и другие мнения, которые заключались в том, что стандарт бережного отношения перевозчика к грузу, установленный во втором предложении текста, является слишком низким с учетом того, что причины непринятия поставки груза грузополучателем могут быть разными и выходить за пределы сферы его контроля. Было также высказано предположение о том, что если надлежащий стандарт бережного отношения не может быть согласован и если это предложение текста будет исключено, то может и не быть достаточным шагом оставить решение этого вопроса на основании норм внутригосударственного законодательства и может быть необходимым включение прямого положения, указывающего на то, что данный стандарт бережного отношения регулируется применимым правом.

218. В поддержку предложения об исключении проекта статьи 46 полностью было высказано мнение о том, что, поскольку проект конвенции уже содержит надлежащие нормы, касающиеся права распоряжаться грузом и прав перевозчика при таких обстоятельствах, лучше было бы исключить проект статьи 46, чем сохранять любую неопределенность в отношении того, приведет ли нарушение грузополучателем своего обязательства принять поставку к предъявлению иска о возмещении ущерба. В ответ было указано, что обязательство грузополучателя принять поставку груза является весьма важным и необходимо, чтобы оно было прямым, а также была поддержана точка зрения, согласно которой проект статьи 46 следует таким образом сохранить.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 46

219. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта статьи 46 следует сохранить с внесением в него любых необходимых изменений редакционного характера, особенно с учетом итогов обсуждения проектов статей 51 и 53.

Проект статьи 47. Обязательство подтвердить получение груза

Общее обсуждение

220. Рабочая группа согласилась с тем, что статья 47, изложенная в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/WP.56, должна быть принята при условии внесения в нее улучшений редакционного характера.

Дополнительные соображения в отношении проекта статьи 47

221. Рабочая группа была ознакомлена с мнением о том, что последствия неподтверждения получения груза согласно проекту статьи 47 должны быть прямо предусмотрены в проекте документа, поскольку такой результат может рассматриваться как неисполнение перевозчиком установленного в проекте статьи 13 обязательства сдать груз в соответствии с договором перевозки. Для будущего рассмотрения Рабочей группой был затронут еще один аспект этого вопроса, который заключался в том, что данный проект документа должен включать положение, касающееся права перевозчика удерживать груз в случаях, когда грузополучатель не исполняет свое обязательство по представлению надлежащих идентификационных данных или когда фрахт не уплачен, поскольку нынешняя система задействия норм внутригосударственного законодательства или использования оговорки об удержании в договоре перевозки была сочтена неудовлетворительной. Это предложение получило поддержку.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 47

222. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- проект статьи 47 следует принять при условии внесения в него улучшений редакционного характера; и
- следует рассмотреть возможность разработки текста, как предложено в пункте 221 выше.

Проект статьи 48. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выдается

Общее обсуждение

223. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 48 на своей одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 74–77). Рабочая группа рассмотрела текст этого положения, содержащийся в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/WP.56.

224. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что проект статьи 48 призван урегулировать вопросы сдачи груза в тех случаях, когда оборотный транспортный документ или электронная запись не выдается.

Проект пункта 48(a)

225. Было указано, что проект пункта 48(a) направлен на то, чтобы обязать распоряжающуюся сторону сообщить перевозчику наименование и адрес грузополучателя в случае, если они не указаны в договорных условиях, с тем чтобы предоставить перевозчику возможность осуществить сдачу груза. Было выражено согласие с предложением о корректировке текста для учета действия ряда внутренних правил, требующих от распоряжающейся стороны представлять такую информацию раньше, чем это предусматривается в проекте конвенции. Далее было указано, что слова "об этом" следует заменить словами "наименование и адрес грузополучателя" с тем, чтобы сделать текст более четким. Было также выражено мнение, что проект пункта 48(a) следует

исключить, поскольку было сочтено, что содержание этого проекта положения покрывается проектом статьи 59.

Проект пункта 48(b)

226. Было отмечено, что имеются три варианта проекта пункта 48(b). Значительное число делегаций выразили поддержку сохранению варианта С данного проекта положения в проекте конвенции. Было указано, что согласно варианту С идентификация грузополучателя не квалифицируется в качестве обязательного предварительного условия сдачи груза, что позволяет избежать нежелательного последствия, заключающегося в том, что сдача груза перевозчиком надлежащему грузополучателю, даже если он и не был должным образом идентифицирован, будет считаться недействительной. Было добавлено, что в варианте С, как представляется, точно отражается концепция, состоящая в том, что перевозчик имеет право, но не несет обязательство идентифицировать грузополучателя. Далее было указано, что с помощью варианта С также достигается желаемый результат, заключающийся в том, что вопросы, касающиеся подделки документов, будут оставлены на урегулирование на основании национального права. В то же время определенная поддержка была выражена и варианту А проекта пункта 48(b), поскольку было указано, что в этом варианте лучше выражена обязанность перевозчика идентифицировать грузополучателя. Было также высказано мнение о том, что подпункт 48(b) следует исключить и что содержание этого проекта положения следует охватить в проекте статьи 47 с помощью добавления в эту статью ссылки на идентификацию грузополучателя.

227. Было предложено заменить ссылку на момент и место сдачи груза согласно проекту статьи 11(4), содержащуюся в варианте С проекта пункта 48(b), ссылкой на момент и место сдачи, согласованные в договоре перевозки, поскольку было сочтено, что проект статьи 11(4) касается в первую очередь определения периода ответственности перевозчика. В то же время было также отмечено, что такое изменение может вызвать проблемы на практике, поскольку в договорах перевозки редко указывается момент сдачи груза, и было высказано мнение о том, что этот вопрос следует изучить более подробно или, альтернативно, следует еще раз рассмотреть все ссылки на момент сдачи груза, содержащиеся в проекте документа.

228. Было указано, что вопрос об именных коносаментх, который также может возникнуть в связи с проектом пункта 48(b), станет темой одного из будущих предложений. В предварительном порядке было высказано мнение о том, что проблему именных коносаментов было бы лучше всего урегулировать на общем уровне в том проекте главы проекта конвенции, который касается транспортных документов.

Проект пункта 48(c)

229. Было отмечено, что в проекте пункта 48(a) не предусматриваются последствия несообщения распоряжающейся стороной наименования и адреса грузополучателя, причем было добавлено, что конкретно указать такие последствия было бы лучше всего в проекте пункта 48(c) путем включения в начало пункта следующего текста: "Если наименование и адрес грузополучателя перевозчику не известны или ...". Далее было предложено включить в проект

пункта 48(с) ссылку на уведомление перевозчиком грузополучателя посредством добавления в текст слов "после получения уведомления" после слов "если грузополучатель".

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 48

230. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- следует рассмотреть предложения об улучшении формулировок пунктов (а) и (b);
- в проекте конвенции следует сохранить вариант С проекта пункта 48(b); и
- слова "если грузополучатель" в начале текста проекта пункта 48(с) проекта конвенции следует заменить словами "если наименование или адрес грузополучателя не известны перевозчику или если грузополучатель после получения уведомления, ...".

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

Общее обсуждение

231. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что последний раз она рассматривала проект статьи 49 на своей одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 78–90). Рабочая группа рассмотрела текст этого положения, содержащийся в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/WP.56.

232. Было разъяснено, что целью проекта 49 является реформирование системы оборотных транспортных документов в области морских перевозок, и особенно устранение трудностей, возникающих в случаях, когда груз прибывает в место назначения до прибытия коносамента. На практике для решения этой проблемы был разработан ряд методов, таких как сдача груза против выдачи гарантийного письма, однако было сочтено, что подобные решения являются все-таки неудовлетворительными. Было предложено восстановить в данном проекте положения первоначальную функцию коносамента и предусмотреть решения для проблем, связанных с "просроченными" коносаментами.

233. Далее было указано, что данный проект положения окажет существенное воздействие на современную банковскую практику, особенно в результате сокращения ценности коносаментов, удерживаемых банками–посредниками, и в результате серьезного воздействия на нынешнюю систему документарных аккредитивов. С учетом этих последствий для банковского сектора было высказано мнение о том, что в проект статьи 49 следует, возможно, внести некоторые изменения, ограничивающие сферу ее действия, например ограничить ее применение только коносаментами, содержащими прямое соответствующее заявление. Хотя в связи с фактическим действием проекта статьи 49 были высказаны предостережения, было отмечено, что в ряде банковских секторов, которым в этой связи также необходимы четкие и предсказуемые правила, вводимые изменения считаются благоприятными и что из определенных других банковских кругов были получены позитивные отклики на предлагаемый новый режим. Была выражена общая поддержка предложения о рассмотрении

устанавливаемого в проекте статьи 49 режима в качестве основы для обсуждения.

Проект пункта 49(a)

234. Было указано, что в проекте пункта 49(a) предусматривается, что держатель оборотного транспортного документа или оборотной электронной транспортной записи имеет право потребовать сдачи груза против возврата этого документа или записи. Было отмечено, что проект пункта 49(a) может создать последствия для права остановки товара в пути и что взаимосвязь между этими двумя аспектами требует дальнейшего изучения. В ответ было указано, что право остановки представляет собой средство защиты, которое может быть использовано согласно договору купли-продажи, но что на практике использование такого права требует распоряжения коносаментом, так что этот момент предотвращает любую коллизию между проектом пункта 49(a) и правом остановки. В ответ было высказано мнение о том, что в проекте конвенции следует разъяснить, что его положения не затрагивают действия внутреннего законодательства, касающегося имущественных отношений и банкротства.

235. В редакционном плане было предложено заменить слово "вправе" в проекте пункта 49(a) словом "должен" с тем, чтобы обеспечить соответствие с обязательством грузополучателя принять сдачу груза согласно проекту статьи 46.

Проект пункта 49(b)

236. Было указано, что в проекте пункта 49(b) регулируются случаи, когда груз прибывает в место назначения, однако держатель оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи не требует его сдачи. Было разъяснено, что в подобном случае на перевозчике лежит обязательство информировать распоряжающуюся сторону о том, что держатель не потребовал сдачи груза, при том что если распоряжающаяся сторона не может быть идентифицирована, перевозчик имеет право запросить инструкции относительно сдачи груза у грузоотправителя по договору.

237. Было предложено уточнить в проекте данного положения уровень осмотрительности, которую требуется проявлять перевозчику, пытающемуся идентифицировать распоряжающуюся сторону, а также внести в него изменения, направленные на охват ситуаций, при которых сдачи груза требует лицо, не являющееся держателем. В качестве альтернативы было предложено исключить проекты пунктов 49(b) и (c), и в этом случае перевозчик сможет воспользоваться средствами защиты, предусматриваемыми согласно проекту статьи 51 для ситуаций, когда сдача груза невозможна. В связи с этим предложением было высказано мнение о том, что право держателя на груз останется неизменным и что держатель будет иметь право на поступления от продажи груза в соответствии с проектом статьи 51. В то же время было отмечено, что средства защиты, предусматриваемые в проекте статьи 51, уже в течение определенного времени используются в современной практике, однако описанные проблемы в связи с коносаменами так и остались неразрешенными.

238. В ответ на заданный вопрос было отмечено, что требование к перевозчику информировать распоряжающуюся сторону об отсутствии держателя

рассматривается в качестве одного из обязательств перевозчика. Кроме того, было высказано мнение, что в свете отраслевой практики это обязательство перевозчика информировать распоряжающуюся сторону не считается обременительным. Дополнительно было предложено уточнить, что проект пункта 49(b) касается ситуации, когда груз прибыл, однако он никем не истребуется, в то время как проект пункта 49(d) касается ситуации, когда сдача груза возможна, однако отсутствует коносамент, при том что проект статьи 51 касается третьей ситуации, когда никто не требует сдачи груза и перевозчик может реализовать его.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проектов пунктов 49(a) и (b)

239. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта пункта 49(a) следует сохранить до завершения рассмотрения Рабочей группой остальной части текста этого проекта статьи;
- текст проекта пункта 49(b) следует сохранить для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой в свете замечаний, которые изложены выше; и
- обсуждение проектов пунктов 49(c), (d) и (e) будет проведено в ходе последующего рассмотрения Рабочей группой проекта главы 10.

III. Другие вопросы

Сроки проведения семнадцатой и восемнадцатой сессий

240. Рабочая группа отметила, что ее семнадцатую сессию запланировано провести в Нью-Йорке с 3 по 13 апреля 2006 года. Рабочая группа с удовлетворением приняла к сведению принятое Комиссией на ее тридцать восьмой сессии решение о том, что Рабочей группе для продолжения ее работы будет выделено время для проведения двухнедельных сессий (см. A/60/17, пункт 240).

241. Было отмечено, что, при условии утверждения Комиссией на ее тридцать девятой сессии, восемнадцатую сессию Рабочей группы планируется провести в Вене с 6 по 17 ноября 2006 года (см. A/60/17, пункт 241).

Планирование будущей работы

242. В целях организации обсуждения оставшихся положений проекта документа Рабочая группа приняла следующую предварительную повестку дня для завершения – в указанной последовательности – второго чтения и начала третьего чтения проекта документа:

семнадцатая сессия (Нью-Йорк, 3–13 апреля 2006 года):

- право распоряжаться грузом;
- передача прав;
- сдача груза (продолжение);

- сфера применения и право заключать договоры;
- обязанности грузоотправителя по договору; и
- транспортные документы;

восемнадцатая сессия (Вена, 6–17 ноября 2006 года, при условии утверждения):

- оставшиеся вопросы, не рассмотренные на семнадцатой сессии, в случае наличия таковых;
- право предъявлять иски и момент предъявления исков;
- ограничение ответственности, включая проект статьи 104 об изменении сумм ограничения; и
- заключительные положения; и
- юрисдикция и арбитражное разбирательство.

243. С учетом сложности вопросов повестки дня следующей семнадцатой сессии Рабочей группы ряд делегаций предложили провести исследовательский семинар для оказания делегациям помощи в подготовке этой сессии. Далее было предложено провести такой семинар в Лондоне 23 и 24 января 2006 года. Хотя было подчеркнуто, что этот семинар не представляет собой мероприятия, организуемого или финансируемого ЮНСИТРАЛ, будут предприняты усилия по обеспечению возможности выступлений на английском и французском языках. К участию в семинаре были приглашены все заинтересованные делегации, а Секретариату было предложено разместить соответствующую информацию на веб-сайте ЮНСИТРАЛ.

244. Делегации отметили важное значение понимания последствий режима договоров на массовые грузы для небольших или непрофессиональных грузоотправителей по договору на массовые грузы. Было указано, что, хотя признается реальность того, что понятие договоров на массовые грузы представляет собой компромисс в проекте конвенции, это правовое понятие не пользуется широкой известностью во всех внутренних правовых системах, и в силу этого было сочтено, что последствия установления режима договоров на массовые грузы в проекте конвенции не могут быть в полном объеме оценены всеми делегациями. В целях дальнейшего ускорения подготовки проекта конвенции была выражена широкая поддержка подготовки документа, разъясняющего понятие договоров на массовые грузы, с тем чтобы дополнительно проиллюстрировать как правовые, так и практические последствия этого. Было также предложено обратиться к Международному морскому комитету (ММК) с просьбой об оказании помощи в подготовке такого документа с учетом имеющихся в этой организации высокоспециализированных экспертных возможностей. ММК выразил свою готовность оказать такую помощь.