



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
24 April 2006

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 семнадцатой сессии (Нью-Йорк, 3-13 апреля 2006 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	9-233	5
Право распоряжения грузом – глава 11	9-71	5
Проект статьи 54. Определение права распоряжения грузом	10-16	5
Проект статьи 55. Изменения в договоре перевозки	17-22	8
Проект статьи 56. Применимые правила, основанные на выданном транспортном документе или транспортной электронной записи	23-45	10
Проект статьи 57. Выполнение инструкций перевозчиком	46-58	16
Проект статьи 58. Подразумеваемая сдача груза	59	19
Проект статьи 59. Обязательство в отношении предоставления информации, инструкций или документов перевозчику	60-64	19
Проект статьи 60. Отход от положений по договоренности	65-67	22
Повторное рассмотрение проекта пункта 56(1)(d) и предложенный компромиссный подход	68-71	23
Рассмотрение материально-правовых вопросов на предмет включения в проект конвенции	72-76	24
Передача прав – глава 12	77-78	25



	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Сдача груза грузополучателю – глава 10 (<i>продолжение</i>)	79-113	26
Проект статьи 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается	80-89	26
Проект статьи 50. Непредоставление надлежащих инструкций	90-93	28
Проект статьи 51. Случаи, когда груз не может быть сдан	94-101	29
Проект статьи 52. Уведомление о прибытии груза в место назначения	102-106	32
Проект статьи 53. Ответственность перевозчика за груз, который не может быть сдан	107-113	33
Право удержания груза	114-117	35
Ответственность перевозчика и грузоотправителя по договору за нарушение предусмотренного проектом конвенции обязательства, которое прямо не урегулировано	118-120	36
Сфера применения, свобода договора и смежные положения	121-172	36
Проект статьи 8. Общая сфера применения	123-128	37
Проект статьи 9. Конкретные исключения и дополнения	129-133	39
Проект статьи 10. Применение в отношении определенных сторон	134-140	40
Проект статьи 20. Ответственность морских исполняющих сторон	141-145	43
Проект статьи 94 применительно к действительности некоторых договорных положений	146-153	43
Проект статьи 95. Специальные правила в отношении договоров на объем	154-170	45
Проект статьи 96. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов	171-172	50
Обязательства грузоотправителя по договору – глава 8	173-207	50
Проект статьи 29. Обязательство перевозчика в отношении представления информации и инструкций	175-186	51
Проект статьи 30. Обязательства грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документации	187-194	54
Проект статьи 33. Специальные правила в отношении опасных грузов	195-198	56
Проект статьи 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору: задержка	199-207	58
Предложение относительно коносаментов, выданных поименованному лицу	208-215	62
Транспортные документы и транспортные электронные записи – глава 9	216-233	65
Проект статьи 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи	218-224	65
Проект статьи 38. Договорные условия	225-233	68
III. Другие вопросы	234-236	70
Сроки проведения восемнадцатой, девятнадцатой и двадцатой сессий	234	70
Планирование будущей работы	235-236	70

I. 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 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 конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на своей девятой сессии в 2002 году. Самая последняя подборка ссылок, касающихся истории разработки проекта конвенции, приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.60.

2. Рабочая группа III (Транспортное право), в состав которой входят все государства – члены Комиссии, провела свою семнадцатую сессию в Нью-Йорке 3–13 апреля 2006 года. В работе сессии принимали участие представители следующих государств – членов Рабочей группы: Австралия, Австрия, Алжир, Аргентина, Бенин, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Габон, Гватемала, Германия, Зимбабве, Индия, Иордания, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Канада, Кения, Китай, Колумбия, Мадагаскар, Мексика, Нигерия, Пакистан, Республика Корея, Российская Федерация, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Тунис, Турция, Уганда, Фиджи, Франция, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Швеция, Шри-Ланка и Япония.

3. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Болгария, Дания, Демократическая Республика Конго, Кипр, Кувейт, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Сальвадор, Святейший Престол, Сенегал, Украина, Филиппины и Финляндия.

4. В работе сессии приняли также участие наблюдатели от следующих международных организаций:

а) **межправительственные организации, приглашенные Комиссией:** Афро-азиатская консультативно-правовая организация, Европейское сообщество (ЕС);

б) **международные неправительственные организации, приглашенные Комиссией:** Ассоциация американских железных дорог (ААЖД), Балтийский международный морской совет (БИМКО), Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ), Международная ассоциация смешанных перевозок (ИММТА), Международная группа клубов взаимного страхования (P&I), Международная палата судоходства (МПС), Международная торговая палата (МТП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный морской комитет (ММК) и Международный союз морского страхования (МСМС).

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.60 и Corr.1);
 - b) документ о праве распоряжения грузом, устно представленный для информации Рабочей группы на ее пятнадцатой сессии делегацией Норвегии и изданный для ее шестнадцатой сессии (A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1);
 - c) документ о передаче прав, устно представленный для информации Рабочей группы делегацией Швейцарии на ее пятнадцатой сессии и изданный для ее шестнадцатой сессии (A/CN.9/WG.III/WP.52);
 - d) документ о сдаче груза, который был представлен делегацией Нидерландов для шестнадцатой сессии Рабочей группы, однако рассмотрение которого на этой сессии не было завершено (A/CN.9/WG.III/WP.57);
 - e) предложение Финляндии в отношении сферы применения, свободы договора и смежных положений (A/CN.9/WG.III/WP.61);
 - f) документ о транспортных документах и транспортных электронных записях, представленный в информационных целях делегацией Соединенных Штатов Америки (A/CN.9/WG.III/WP.62);
 - g) предложение делегации Швейцарии относительно сдачи груза грузополучателю и права перевозчика удерживать груз (A/CN.9/WG.III/WP.63);
 - h) замечания Европейского совета грузоотправителей по проекту конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов (A/CN.9/WG.III/WP.64);
 - i) предложение Японии в отношении сферы применения (A/CN.9/WG.III/WP.65);
 - j) документ о договорах на объем, представленный Международным морским комитетом для сведения Рабочей группы (A/CN.9/WG.III/WP.66);
 - k) предложение редакционного характера делегации Швеции относительно обязательств грузоотправителя по договору (A/CN.9/WG.III/WP.67);
 - l) предложение Нидерландов относительно коносаментов, выданных поименованному лицу (A/CN.9/WG.III/WP.68);
 - m) предложение Соединенных Штатов Америки относительно обязательств грузоотправителя по договору (A/CN.9/WG.III/WP.69); и
 - n) предложение делегации Италии относительно транспортных документов и транспортных электронных записей, а также сферы применения, свободы договора и смежных положений (A/CN.9/WG.III/WP.70).
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 Финляндии относительно сферы применения, свободы договора и смежных положений (A/CN.9/WG.III/ WP.61), предложение Швейцарии относительно права перевозчика удерживать груз (A/CN.9/WG.III/ WP.63), предложение Японии относительно сферы применения (A/CN.9/WG.III/ WP.65), предложение редакционного характера делегации Швеции относительно обязательств грузоотправителя по договору (A/CN.9/WG.III/ WP.67), предложение Нидерландов относительно коносаментов, выданных поименованному лицу (A/CN.9/WG.III/ WP.68), предложение Соединенных Штатов Америки относительно обязательств грузоотправителя по договору (A/CN.9/WG.III/ WP.69) и предложения Италии относительно транспортных документов и транспортных электронных записей, а также сферы применения, свободы договора и смежных положений (A/CN.9/WG.III/ WP.70). Секретариату было предложено подготовить пересмотренный проект ряда положений на основе результатов обсуждений и выводов Рабочей группы. Эти результаты обсуждений и выводы отражены в разделе II ниже.

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

Право распоряжения грузом – глава 11

9. Рабочей группе было напомнено о том, что в последний раз она рассматривала тему права распоряжения грузом на своей одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 100–126). Было также напомнено о том, что документ, содержащий информацию, касающуюся права распоряжения грузом, был представлен Норвегией на шестнадцатой сессии Рабочей группы (A/CN.9/ WG.III/ WP.50/Rev.1; см. A/CN.9/576, пункт 211). Рабочая группа рассматривала положения главы 11 на основе текста, содержащегося в приложениях I и II документа A/CN.9/WG.III/ WP.56, и на основе предложенного текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.50/Rev.1.

Проект статьи 54. Определение права распоряжения грузом

Проект статьи 54. Общие замечания

10. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 54, содержащийся в пункте 7 документа A/CN.9/WG.III/ WP.50/Rev.1 и в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56. Было отмечено, что в проекте статьи 54, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56, не проводится четкого разграничения между

правом распоряжающейся стороны давать инструкции в одностороннем порядке, с одной стороны, и правом распоряжающейся стороны договариваться с перевозчиком об изменении договора перевозки, с другой стороны. Рабочей группе было также напомнено о том, что проект пункта 54(b), в котором предусматривается право распоряжающейся стороны требовать сдачи груза до его прибытия в место назначения, в прошлом уже обсуждался. В частности было отмечено, что, согласно некоторым мнениям, такое требование будет всегда равнозначно изменению договора перевозки, вследствие чего будет необходимо согласие сторон. Вместе с тем, согласно другим точкам зрения, такое право является односторонним по своему характеру и его следует сохранить, поскольку оно имеет важное значение, например, в тех случаях, когда оборотный транспортный документ не выдается и продавцу или кредитным учреждениям необходимо принудительно реализовать свои залоговые права в отношении груза.

11. Общую поддержку получил принятый в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 подход, согласно которому положения, касающиеся права распоряжения грузом, которым может воспользоваться распоряжающаяся сторона в одностороннем порядке, рассматриваются в проекте статьи 54, а положения, в соответствии с которыми требуется внести изменения в договор перевозки и, таким образом, требуется согласие перевозчика, рассматриваются отдельно в проекте статьи 55.

12. Получило поддержку предложение о том, чтобы сохранить в вводной части проекта статьи 54 заключенное в квадратные скобки слово "означает" и исключить заключенное в квадратные скобки слово "включает".

Распоряжающаяся сторона в качестве единственного лица, которое может осуществлять право распоряжения грузом

13. Было отмечено, что вводная формулировка проекта статьи 55 "распоряжающаяся сторона является единственным лицом, которое может осуществлять право распоряжения грузом" является общим положением, касающимся права распоряжения грузом, и что его следует в равной степени применять к проекту статьи 54. Было высказано мнение, что эту формулировку следует перенести из проекта статьи 55 в вводную часть проекта статьи 54, но вместе с тем прозвучали и иные точки зрения, согласно которым к этому редакционному вопросу следует подходить с осторожностью для обеспечения того, чтобы изложение общего правила было применимо также и к положениям об изменении договора перевозки в проекте статьи 55. Было достигнуто общее согласие о том, что проекты статей 54 и 55 следует изменить таким образом, чтобы обеспечить общее применение правила, в соответствии с которым распоряжающаяся сторона является единственным лицом, которое может осуществлять право распоряжения грузом. При этом было предложено рассмотреть возможность подготовки отдельного положения, применимого к обоим проектам статей 54 и 55.

Проект пункта 54(b). Сдача груза в промежуточном порту или месте на маршруте следования

14. Была высказана точка зрения, что требование сдачи груза в промежуточном порту или месте на маршруте следования будет всегда означать изменение первоначальных условий договора перевозки и повлечет за собой возложение на

перевозчика значительного бремени, поскольку, практически во всех случаях, это вызовет нарушение в ходе обычных операций перевозчика, при том что право на такое требование уже само по себе противоречит защитным мерам, предусматриваемым в проекте статьи 57. В связи с этим было предложено исключить из текста проект пункта 54(b). Вместе с тем в Рабочей группе возобладало мнение в пользу сохранения принципа, изложенного в пункте 54(b), поскольку было сочтено важным предоставить распоряжающейся стороне возможность эффективно осуществлять право распоряжения грузом, особенно с учетом вероятности того, что покупатель может оказаться неплатежеспособным.

15. Была выражена поддержка сохранению второй формулировки в квадратных скобках в проекте пункта 54(b) и исключению из текста первой формулировки в квадратных скобках. Было заявлено, что распоряжающаяся сторона должна иметь лишь право требовать от перевозчика сдачи груза в промежуточных портах или местах на маршруте следования. Было выражено мнение, что, если разрешить распоряжающейся стороне требовать сдачи груза в различных портах или местах, то это будет означать возложение на перевозчика несправедливого бремени, связанного с изменением маршрута, что может повлечь за собой серьезные экономические последствия. В этой связи было заявлено, что упоминания "промежуточного порта или места на маршруте следования" недостаточно для того, чтобы защитить перевозчика от возможных изменений маршрута в соответствии с требованиями распоряжающейся стороны, и что данный проект положения следует доработать с целью уточнить, что распоряжающаяся сторона может требовать преждевременной сдачи груза только в предусмотренном порту захода по маршруту следования. При этом были высказаны опасения относительно возможности того, что требование распоряжающейся стороны относительно сдачи груза в каком-либо ином порту или в каком-либо ином месте на маршруте следования, а не в первоначально предусмотренных портах или местах, повлечет за собой дополнительные расходы для перевозчика, например расходы, связанные с выгрузкой контейнера, помещенного внизу трюма судна, и что в любом случае следует компенсировать любые дополнительные расходы перевозчика, возникающие в связи с такой преждевременной сдачей груза. Вместе с тем было также указано, что снять эти опасения можно с помощью проекта статьи 57 и, в частности, с помощью тех положений, которые касаются требования не нарушать обычные операции перевозчика, и что при этом следует предусмотреть возмещение дополнительных расходов.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 54

16. После обсуждения Рабочая группа решила, что:
- текст проекта статьи 54, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56, следует сохранить в качестве основы для будущих обсуждений Рабочей группы;
 - квадратные скобки, в которые заключено слово "означает", следует снять, а заключенное в квадратные скобки слово "включает" следует исключить из вводной части проекта статьи 54;

- принцип, в соответствии с которым распоряжающаяся сторона является единственным лицом, которое может осуществлять право распоряжения грузом, следует включить в вводную часть проекта статьи 54;
- квадратные скобки, в которые заключена вторая формулировка, следует снять, а первую заключенную в квадратные скобки формулировку следует исключить из проекта статьи 54(b);
- в проекте статьи 54(b) слова "в промежуточном порту" следует заменить словами "в предусмотренном порту"; и
- Секретариату следует подготовить новый вариант проекта статьи 54 с учетом обсуждений, о которых говорилось выше.

Проект статьи 55. Изменения в договоре перевозки

Устанавливаемый проектом статьи 55 особый режим изменений в договоре перевозки

17. Как уже отмечалось выше в пункте 11, Рабочая группа выразила общее согласие со структурой проекта статьи 55, как он приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, в том смысле, что в этом положении устанавливается особый режим для тех случаев осуществления права распоряжения грузом, в результате которых договор перевозки изменяется. Определенные опасения были высказаны в связи с тем, что, хотя подготовка отдельного положения, касающегося таких случаев осуществления права распоряжения грузом, которые приводят к изменению договора перевозки, представляет собой позитивный шаг, в качестве изменений договора перевозки могут быть расценены также и случаи, предусмотренные в пунктах (b) и (c) проекта статьи 54, при том что для устранения этих опасений потребуется, возможно, рассмотреть вопрос о внесении дополнительных изменений формулировки проектов статей 54 и 55. Далее было высказано мнение о том, что потребуется, возможно, пересмотреть также и название проекта статьи 55, что должно быть сделано в дополнение к тем изменениям, которые будет необходимо внести в определения терминов "право распоряжения грузом" и "распоряжающаяся сторона", как они содержатся в проекте статьи 1.

Права и обязательства сторон договора перевозки до его изменения

18. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что из текста проекта статьи 55 не ясно, каким образом изменение договора, являющееся результатом осуществления права распоряжения грузом, затронет права и обязательства сторон ранее существовавшего договора перевозки. Хотя было высказано мнение о том, что любая потенциальная проблема может быть должным образом урегулирована с помощью применения общих норм договорного права, было предложено включить в проект статьи 55 конкретную формулировку, устанавливающую, что любое изменение договора перевозки не затрагивает прав и обязательств сторон договора в том виде, в котором он существовал до изменения.

"[оборотный]" транспортный документ или "[оборотная]" транспортная электронная запись

19. Был задан вопрос о том, следует ли включить в текст проекта пункта 55(2) ссылку на "оборотные" транспортные документы или электронные транспортные записи посредством снятия квадратных скобок вокруг формулировок, которые в них в настоящее время заключены. Было высказано мнение о том, что ограничение этой ссылки только оборотными транспортными документами и электронными транспортными записями приведет к установлению слишком узкого правила. Кроме того, было сочтено, что простое решение об исключении слов "оборотный/оборотная", которые приведены в квадратных скобках, может привести к излишнему расширению охвата соответствующих документов, поскольку термин "транспортные документы" может охватывать, например, такой документ, который подтверждает получение груза перевозчиком, но не подтверждает или не содержит договора перевозки.

20. В Рабочей группе прозвучало также и противоположное мнение о том, что расширение этой ссылки за сферу охвата "оборотных" транспортных документов и электронных транспортных записей может вызвать проблемы на практике, поскольку такие документы и записи должны находиться во владении распоряжающейся стороны, с тем чтобы она могла осуществить свое право распоряжения грузом, при том, однако, что применительно к необоротным транспортным документам или электронным транспортным записям случаи владения или распоряжения ими распоряжающейся стороной будут весьма маловероятными. Кроме того, было отмечено, что, поскольку оборотные транспортные документы и электронные транспортные записи обладают особой характерной чертой в том смысле, что они представляют собой решающее доказательство существования договора перевозки, внесение в них соответствующих изменений является юридической необходимостью, при том, что такой юридической необходимости не существует в случае необоротных транспортных документов или электронных транспортных записей, внесение изменений в которые может регулироваться коммерческой практикой.

21. Далее было высказано предположение о том, что в случае необоротных транспортных документов или электронных транспортных записей распоряжающейся стороне должно быть предоставлено право на получение нового документа или записи, в которых было бы отражено изменение договора перевозки. Рабочая группа пришла к согласию о том, что слова "оборотный/оборотная" следует исключить и что при изменении редакции данного положения следует учесть вызвавшие беспокойство моменты, указанные в предыдущем пункте, а также рассмотреть вопрос о том, каким образом данное положение будет действовать в сочетании с проектом пункта 56 (2)(с).

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 55

22. После обсуждения Рабочая группа решила, что:
- Секретариату следует предложить внести коррективы в текст проекта статьи 55 с учетом моментов, вызывавших общую обеспокоенность в ходе обсуждения, как об этом говорится в предыдущих пунктах;

- в проектах статей 54 и 55 следует в равной степени четко указать на исключительный характер осуществления права распоряжения грузом только распоряжающейся стороной; и
- слова "оборотный/оборотная" следует исключить из проекта пункта 55(2) и при внесении в редакцию данного положения дальнейших изменений следует учесть вызвавшие обеспокоенность моменты, как они указаны в предыдущих пунктах, включая вопрос о действии этого положения в сочетании с проектом пункта 55(2)(с).

Проект статьи 56. Применимые правила, основанные на выданном транспортном документе или транспортной электронной записи

Название

23. Рабочая группа пришла к согласию о том, что название проекта статьи 56 является слишком громоздким и что его следует изменить для более точного и сжатого отражения содержания данного проекта положения. Одно из предложений, выдвинутых в этой связи, состояло в том, что это название могло бы звучать как "Распоряжающиеся стороны".

Проект пункта 56(1)(а) – альтернативный текст в квадратных скобках

24. Обеспокоенность была выражена в связи с тем, что проект пункта 56(1)(а), возможно, не защищает должным образом интересы продавца товаров на условиях FOB в тех случаях, когда грузоотправитель по договору является распоряжающейся стороной, а продавец на условиях FOB является просто грузоотправителем, а не грузоотправителем по договору. Было высказано мнение о том, что данный момент должным образом регулируется согласно второй альтернативной формулировке в квадратных скобках в проекте пункта 1(а), поскольку грузоотправителю по договору будет необходимо сообщить перевозчику, что продавец на условиях FOB является распоряжающейся стороной и, дополнительно, поскольку грузоотправитель по договору будет, по всей вероятности, обязан сделать это согласно договору купли–продажи. Было также выражено мнение о том, что поднятый вопрос следует рассмотреть в связи с главой о транспортных документах, поскольку он касается тех документов или записей, на получение которых будет иметь право грузоотправитель после сдачи груза перевозчику для обеспечения своей собственной защиты в потенциальном случае несостоятельности покупателя.

25. В Рабочей группе была выражена поддержка мнению о том, что второй альтернативный текст в квадратных скобках в проекте пункта 1(а): "[не назначает распоряжающейся стороной грузополучателя или другое лицо]" – является предпочтительным по сравнению с первым вариантом в квадратных скобках, поскольку он составлен в более ясной и простой формулировке.

26. В Рабочей группе прозвучали другие предложения о разъяснении текста. Было предложено оговорить в проекте пункта 1(а), что назначение распоряжающейся стороной должно осуществляться в "договоре о перевозке", а не "грузоотправителем по договору". В ответ было указано, что это предложенное изменение, вероятно, приведет к тем же результатам, что и нынешний текст, поскольку грузоотправитель, по всей видимости, будет делать такое указание в договоре перевозки. Было также высказано мнение о том, что в

проектах пунктов 1(a) и (b) следует учесть, что согласно правилу 6 Унифицированных правил для морских накладных Международного морского комитета грузоотправитель по договору может передать право распоряжения грузом грузополучателю и что принятие подобного решения должно фиксироваться в морской накладной или в аналогичном документе. В то же время в отношении этого предложения были высказаны определенные сомнения, поскольку было сочтено, что вопрос о личности распоряжающейся стороны играет существенную роль только в отношениях между перевозчиком и лицами, заинтересованными в грузе, и что в тех случаях, когда определенные интересы имеются и у таких третьих сторон, как, например, банки, сторонам следует информировать их о достигнутых ими договоренностях.

Проект пункта 56(1)(b) – альтернативный текст в квадратных скобках

27. В Рабочей группе было достигнуто общее согласие с тем, что включения текста, который приводится в первых квадратных скобках в проекте пункта 56(1)(b), будет недостаточно, поскольку в результате этого данное положение станет, с точки зрения перевозчика, слишком неопределенным, поскольку будет позволять либо стороне, которая передает право, либо стороне, которой передается право, уведомлять его о передаче права распоряжения грузом. Хотя определенная поддержка была выражена включению текста, приводимого во вторых квадратных скобках в проекте пункта 56(1)(b), с тем чтобы учесть порядок в тех правовых системах, в которых стороне, которой передается право, разрешается уведомлять перевозчика об изменении в праве распоряжения грузом, были также выражены сомнения относительно достаточной ясности такого подхода. Было отмечено, что наиболее просто осуществить проверку перевозчику будет в том случае, если уведомление о передаче права распоряжения грузом будет направляться стороной, передающей это право, поскольку она, как правило, будет известна перевозчику. В Рабочей группе было отдано предпочтение исключению обоих приведенных в квадратных скобках текстов, поскольку разрешение стороне, которой передается право, уведомлять перевозчика не обеспечивает, как представляется, ни должной защиты всех соответствующих интересов, ни достаточной ясности.

28. Было также сделано предложение указать в проекте пункта 56(1)(b) последствия неуведомления перевозчика о передаче права распоряжения грузом с помощью указания на то, что передача не имеет силы в отношении перевозчика до получения им уведомления от стороны, которая передала это право.

Пункт 11 документа A/CN.9/WG.III/ WP.50/Rev.1

29. Было высказано мнение о том, что проекты пунктов 56(1)(a) и (b) могут быть заменены текстом, приведенным в пункте 11 документа A/CN.9/WG.III/ WP.50/Rev.1. Хотя это предложение получило некоторую поддержку, определенные сомнения были высказаны в отношении того, должным ли образом охватывает текст в документе A/CN.9/WG.III/ WP.50/Rev.1 случаи вынужденной передачи права распоряжения грузом распоряжающейся стороной, особенно в ситуациях, когда вообще никаких документов не передается. Мнение о том, что текст в документе A/CN.9/WG.III/ WP.50/Rev.1 может заменить проект пункта 56(1)(a), получило определенную поддержку, однако достаточной поддержки в рамках Рабочей группы выражено не было.

Проект пункта 56(1)(c) – "в соответствии со статьей 54"

30. Рабочая группа пришла к общему мнению о том, что слова "в соответствии со статьей 54" являются излишними и могут быть исключены.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проектов пунктов 56(1)(a), (b) и (c)

31. После обсуждения Рабочая группа решила, что:
- Секретариату следует предложить внести коррективы в название проекта статьи 56;
 - второй альтернативный текст в квадратных скобках в проекте пункта 56(1)(a) является предпочтительным, однако Секретариату следует предложить внести соответствующие редакционные изменения с учетом мнений, выраженных в Рабочей группе;
 - альтернативный текст, приведенный в квадратных скобках в проекте пункта 56(1)(b), следует полностью исключить и Секретариату следует предложить рассмотреть вопрос о том, должна ли передача права распоряжения грузом вступать в силу только после уведомления перевозчика; и
 - формулировку "в соответствии со статьей 54" в проекте пункта 56(1)(c) следует исключить.

Проект пункта 56(1)(d) – прекращение или передача права распоряжения грузом

32. Было высказано мнение, что проект пункта 56(1)(d), в котором речь идет о прекращении права распоряжения грузом или, альтернативно, о его передаче грузополучателю, является излишним и что его можно исключить с учетом того, что вводная часть проекта статьи 54 ограничивает право распоряжающейся стороны осуществлять право распоряжения грузом периодом ответственности, установленным в проекте пункта 11(1). Вместе с тем было высказано определенное сомнение в отношении целесообразности исключения данного пункта с учетом некоторых проблем, которые могут возникать в связи с моментом прекращения права распоряжения грузом.

33. Было отмечено, что ранее Рабочая группа обсуждала три возможных подхода к вопросу о прекращении права распоряжения грузом или передачи этого права грузополучателю, каждый из которых приводил к различным последствиям. Согласно одному подходу, который нашел отражение в первой формулировке проекта пункта 56(1)(d), заключенной в квадратные скобки, право распоряжения грузом прекращается в тот момент, когда груз прибывает в место назначения и грузополучатель обращается за его сдачей. Согласно второму подходу, который отражен второй формулировкой проекта пункта 56(1)(d), заключенной в квадратные скобки, право распоряжения грузом передается грузополучателю в тот момент, когда груз прибывает в место назначения и грузополучатель обращается за его сдачей. Было отмечено, что эти два подхода соответствуют традиции многих стран системы гражданского права и что они соответствуют также положениям ряда международных транспортных конвенций, притом что в связи с этими подходами возникали некоторые

практические проблемы. Третий подход, как было сказано, отражен в тексте пункта 15 документа A/CN.9/WG.III/ WP.50/Rev.1, согласно которому право распоряжения грузом прекращается в момент фактической сдачи груза.

34. Было высказано мнение, что решение о том, какой подход следует использовать в проекте конвенции в качестве оптимального, зависит от момента прекращения права распоряжения грузом. Было указано на то, что, если право распоряжения грузом не передается грузополучателю или его действие не прекращается вплоть до последнего возможного момента, например до фактической сдачи груза, то это может стать причиной возникновения для перевозчика неоправданных трудностей, поскольку перевозчик мог уже начать процесс сдачи груза и для него, возможно, будет весьма обременительной перспектива в последний момент получить от распоряжающейся стороны инструкции об изменении условий сдачи груза после того, как процесс сдачи груза уже начал. Вместе с тем, согласно другой точке зрения, право распоряжения грузом не должно прекращаться или это право не должно передаваться слишком рано, поскольку распоряжающаяся сторона чаще всего дает указание перевозчику не сдавать груз до тех пор, пока перевозчик не получит от продавца или распоряжающейся стороны подтверждение о получении платежа. Каждый из этих подходов получил в Рабочей группе решительную поддержку.

35. Для урегулирования этого вопроса было предложено несколько возможных решений:

а) прекращение права распоряжения грузом в соответствии с проектом пункта 1(d) можно считать факультативным положением о праве распоряжения грузом, применяемым с учетом проекта статьи 60, хотя одновременно были высказаны некоторые сомнения относительно адекватности подобного решения данной проблемы;

б) в связи с тем, что в проекте статьи 57 устанавливаются определенные ограничения в отношении обязательства перевозчика выполнять инструкции, которые он получает от распоряжающейся стороны, было высказано мнение, что после рассмотрения проекта статьи 57 Рабочая группа будет находиться в лучшем положении для повторного рассмотрения своего подхода к вопросу о прекращении права распоряжения грузом. Кроме того, если в проекте статьи 57 будет предусмотрена достаточная защита для перевозчика в связи с его обязательством выполнять инструкции, получаемые от распоряжающейся стороны, то проект пункта 1(d) будет менее актуальным и его, по всей вероятности, можно будет исключить.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 56(1)(d)

36. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- проект пункта 56(1)(d) следует сохранить в квадратных скобках для дальнейшего обсуждения после того, как Рабочая группа рассмотрит проект статьи 57 (см. ниже пункты 68-70).

Проекты пунктов 56(2)(a) и (b)

37. Было предложено исключить проект пункта 56(2)(b) как излишний, поскольку совершенно очевидно, что в соответствии с проектом пункта 56(2)(a) держатель транспортного документа является одновременно распоряжающейся стороной и что, так как сторона, которой передается транспортный документ, также становится держателем, право распоряжения соответственно перейдет к этой стороне. Было также высказано предположение о том, что второе предложение проекта пункта 56(2)(b) можно перенести в проект статьи 61, который содержит правила передачи прав в том случае, когда был выдан оборотный транспортный документ.

Проект пункта 56(2)(c) – текст в квадратных скобках

38. Было предложено исключить из проекта пункта 56(2)(c) текст в квадратных скобках. Было высказано мнение о том, что данное положение является излишним, поскольку ни одна из сторон не может требовать от других сторон представления документов, держателем которых она уже сама является. Эта точка зрения получила поддержку в Рабочей группе.

Проект пункта 56(2)(c) – "если перевозчик обращается с соответствующей просьбой"

39. Было предложено исключить из проекта пункта 56(2)(c) слова "если перевозчик обращается с соответствующей просьбой". Было высказано мнение о том, что если оборотный транспортный документ выдан, то перевозчику следует признавать инструкции, выдаваемые на основании права распоряжения, если только они поступают от держателя такого документа. В этой связи было добавлено, что перевозчик, по своему выбору, может удостовериться в том, что держатель может предъявить необходимые документы для подтверждения того факта, что он является распоряжающейся стороной, при том, что на перевозчике будет лежать любой риск, связанный с принятием подобных мер. Вместе с тем было отмечено, что в данном положении должно также устанавливаться, что действительное в других отношениях осуществление права распоряжения грузом не утрачивает своей действительности и в том случае, если перевозчик не требует от держателя предъявления документа.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 56(2)

40. После обсуждения Рабочая группа решила, что:
- текст проекта пункта 56(2), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56, после исключения из него слов "если перевозчик обращается с соответствующей просьбой" и после исключения из проекта пункта 56(2)(c) текста в квадратных скобках, следует сохранить в качестве основы для дальнейших обсуждений в рамках Рабочей группы;
 - Секретариату следует подготовить новый вариант проекта пункта 56(2) с учетом обсуждений, о которых говорилось выше, в том числе с учетом возможности внесения редакционного изменения, касающегося объединения содержания проектов пунктов (a) и (b).

Проект пункта 56(3)

41. С учетом состоявшегося обсуждения проекта пункта 56(2)(с) Рабочая группа решила, что текст проекта пункта 56(3), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, после исключения из проекта статьи 56(3)(b) слов "если перевозчик обращается с соответствующей просьбой" следует сохранить в качестве основы для дальнейших обсуждений в рамках Рабочей группы.

Проект пункта 56(4)

42. В ответ на вопрос о цели проекта пункта 56(4) было разъяснено, что целью данного проекта положения является создание режима, параллельного режиму, установленному в проекте статьи 62(1), в соответствии с которым любой держатель, не являющийся грузоотправителем по договору и не осуществляющий никаких прав по договору перевозки, не несет какой-либо ответственности по договору перевозки лишь на основании того, что он является держателем. Исходя из этого было сочтено, что на основании рассматриваемого положения никакая ответственность не может налагаться на лицо, передавшее право распоряжения грузом в силу своего статуса распоряжающейся стороны, если это лицо не осуществляло своего права распоряжения грузом. Вместе с тем было также отмечено, что этот подход несколько не вписывается в подход, который использован в проекте статьи 34 главы, посвященной обязательствам грузоотправителя по договору, и в соответствии с которым держатель транспортного документа или транспортной электронной записи, именуемый "грузоотправителем по договору" в договорных условиях, несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя по договору в соответствии с этой главой, и что в связи с этим следует уточнить взаимодействие этого проекта положения с проектом пункта 56(4).

43. Было предложено слово "ответственность" в проекте пункта 56(4) заменить термином "обязательства", поскольку вместе с передачей права распоряжения грузом передаются только обязательства, в то время как любая ответственность, обусловленная использованием права распоряжения грузом, всегда будет лежать на той стороне, у которой она возникла. Вместе с тем было отмечено, что слово "ответственность" является именно тем термином, который должен использоваться в проекте пункта 56(4), с учетом его конкретного значения в проекте статьи 34 проекта конвенции, на который содержится ссылка в проекте статьи 56(4). Кроме того, было указано, что предлагаемая поправка может сделать данный проект положения излишним, поскольку в проекте статьи 62 уже предусматривается, что с передачей транспортного документа передаются и обязательства.

44. В связи с обсуждением проекта пункта 56(4) было высказано несколько дополнительных редакционных замечаний, в том числе было предложено исключить данное положение целиком или изложить его редакцию в положительном ключе, указав, какие именно аспекты права распоряжения грузом передаются, а не использовать отрицательные формулировки, как это сделано в настоящее время. Было выражено также мнение, что выработке решения относительно проекта пункта 56(4) поможет обсуждение в Рабочей группе проекта пункта 62(1).

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 56(4)

45. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта пункта 56(4) следует заключить в квадратные скобки в связи с его возможным изменением Секретариатом или его исключением после того, как будут дополнительно рассмотрены поднятые вопросы и обсужден текст проекта пункта 62(1).

Проект статьи 57. Выполнение инструкций перевозчиком

Проект пункта 57(1) – вариант А или вариант В

46. Рабочая группа выслушала мнение о двух основных различиях между вариантами А и В проекта пункта 57(1), в котором устанавливаются обстоятельства, при которых перевозчик обязан выполнить инструкции, полученные от распоряжающейся стороны. Было указано, что первое отличие заключается в том, что согласно проекту пункта 1(а) варианта В распоряжающаяся сторона должна быть вправе осуществлять право распоряжения грузом, а второе, более существенное, отличие, как было заявлено, касается проекта пункта 1(с) варианта А, в котором речь идет о дополнительных расходах, утрате или ущербе для перевозчика или исполняющей стороны, которые могут возникать в связи с выполнением инструкций, полученных от распоряжающейся стороны. Было указано, что те гарантии для перевозчика, которые содержатся в проекте пункта 1(с) варианта А, имеют важное значение и что их следует сохранить, но что они, возможно, уже достаточно четко выражены в проекте статьи 57(3).

47. Хотя определенную поддержку получил вариант А, в котором прямо оговаривается, что перевозчик может отказаться от выполнения инструкций, которые будут сопряжены с дополнительными расходами, утратой или ущербом для перевозчика или для любого другого груза, перевозимого этим же рейсом, в Рабочей группе значительное предпочтение было отдано варианту В проекта пункта 57(1).

48. После состоявшегося конкретного обсуждения варианта В проекта пункта 57(1) Рабочая группа решила исключить из подпункта (с) ссылку на исполняющую сторону согласно ее предыдущему решению об исключении исполняющих сторон из положений, касающихся права распоряжения грузом. Кроме того, было внесено редакционное предложение об объединении подпунктов (b) и (с), поскольку их содержание, как было сочтено, весьма схоже. В ответ на опасение относительно того, что гибкие стандарты подпунктов (b) и (с) могут быть истолкованы не вполне объективно при определении разумности невыполнения перевозчиком инструкций, было предложено перенести принцип, содержащийся в проекте пункта 1 бис варианта А, в вариант В. Вместе с тем было указано, что собственно критерий разумности, предусмотренный в проекте пункта 1 бис варианта А, сам по себе не делает толкование стандартов, содержащихся в подпунктах (b) и (с), более объективным. Было отмечено, что право перевозчика отказаться выполнять инструкции в конечном счете потребует определения стандарта разумности в любом из предложенных вариантов проекта пункта 57(1). Кроме того, было указано, что в проекте пункта 57(4) следует урегулировать вопрос о бремени доказывания в связи с невыполнением инструкций перевозчиком.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 57(1)

49. После обсуждения Рабочая группа решила, что:
- текст варианта В проекта пункта 1 является предпочтительным по сравнению с текстом варианта А; и
 - Секретариату следует учесть предложения о внесении редакционных изменений в существующий текст с целью его улучшения (см. также пункт 51 ниже).

Проект пункта 57(2)

50. Рабочая группа выразила согласие с тем, что в соответствии с ее решениями, принятыми ранее, ссылки в проекте пункта 57(2) на другие лица помимо распоряжающейся стороны и перевозчика следует исключить. Вместе с тем определенную поддержку получила озабоченность, высказанная в связи с тем, что подобное изменение текста проекта пункта 57(2) может привести к тому, что перевозчик будет лишен возможности получить возмещение за любые убытки, которые ему, возможно, придется уплатить другим грузоотправителям в результате утраты или повреждения, причиненного их грузу по причине выполнения инструкций распоряжающейся стороны. С учетом этого предположения было высказано мнение о том, что, возможно, в проект пункта 1 понадобится включить оговорку, разрешающую перевозчику отказаться от выполнения инструкций, если в результате такого выполнения может быть причинен ущерб грузу других грузоотправителей, однако было сочтено, что целесообразней всего решить эту проблему с помощью включения в проект пункта 57(2) уточнения, согласно которому перевозчик имеет право на получение возмещения любых убытков, которые ему приходится уплачивать третьим сторонам.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 57(2)

51. После обсуждения Рабочая группа решила, что:
- из проекта пункта 2 следует исключить ссылку на другие стороны помимо распоряжающейся стороны и перевозчика;
 - вносить изменения в текст следует с осторожностью, с тем чтобы сохранить право перевозчика требовать компенсацию за возмещение убытков, уплаченных другим грузоотправителям в результате выполнения инструкций; и
 - Секретариату следует поручить рассмотреть необходимость включения в проект пункта 57(1) какой-либо ссылки на возможный ущерб, причиняемый грузу других грузоотправителей.

Проект пункта 57(3)

52. Рабочая группа пришла к общему мнению, что первое предложение проекта пункта 57(3) следует исключить, при том что текст в квадратных скобках следует сохранить, а скобки снять. Было отмечено, что первое предложение исключается с целью избежать дублирования, но вместе с тем было

предложено сохранить концепцию первого предложения относительно суммы обеспечения, которое должно быть предоставлено распоряжающейся стороной.

53. Некоторые опасения были высказаны в связи с целью проекта пункта 57(3)(b), поскольку было сочтено, что, запрашивая обеспечение, перевозчик дает понять, что он намерен выполнить полученную инструкцию, и что, согласно проекту варианта В пункта 57(1) перевозчик не вправе отказаться от выполнения инструкций на том основании, что это повлечет дополнительные затраты. В силу этого было предложено исключить проект пункта 57(3)(b). Однако при этом было высказано противоположное мнение, в соответствии с которым принцип, сформулированный в проекте пункта 57(3)(b), по-прежнему играет полезную роль с учетом возможности того, что перевозчик откажется от выполнения инструкций, препятствующих его обычным операциям, хотя в этом отношении данную формулировку и можно уточнить. Было предложено дополнительно уточнить подразумеваемое право перевозчика отказаться от выполнения инструкций, если распоряжающаяся сторона не предоставит соответствующего обеспечения.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 57(3)

54. После обсуждения Рабочая группа решила, что Секретариату следует предложить внести в текст следующие изменения:

- текст, заключенный в квадратные скобки, следует сохранить, а скобки исключить;
- первое предложение проекта пункта следует исключить, однако принцип, касающийся суммы обеспечения, которое должно быть предоставлено, следует сохранить в пересмотренном проекте; и
- текст подпункта (b) следует уточнить или заменить с целью указать, что в случае непредоставления обеспечения перевозчик может отказаться от выполнения инструкции.

Проект пункта 57(4)

55. Рабочей группе было напомнено, что характер ответственности перевозчика за неисполнение инструкций распоряжающейся стороны и какое-либо ограничение этой ответственности, а также вопросы, касающиеся бремени доказывания, предполагалось обсудить в связи с рассмотрением проекта пункта 57(4). Было выражено мнение, что текст проекта пункта 57(4), предложенный в пункте 20 документа A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1, в лучшую сторону отличается от существующего текста, включенного в проект конвенции, поскольку в нем уточняются основания ответственности и ограничение такой ответственности.

56. В порядке последующего разъяснения было выражено мнение, что вопрос о физической утрате или повреждениях, которые возникают в связи с невыполнением перевозчиком полученных инструкций, охватывается общими положениями проекта статьи 17 проекта конвенции. В той мере, в которой утрата носит физический характер, было сочтено, что проект пункта 57(4) можно исключить и отдать предпочтение общим правилам ответственности. Вместе с тем было отмечено, что существует наибольшая вероятность того, что

подобные утраты будут носить не физический, а экономический характер, как, например, потери, которые возникают в результате невыполнения инструкции о выгрузке груза в запланированном или назначенном порту захода и которые ведут к последующей реализации груза с потерей дохода. Было отмечено, что текст проекта пункта 57(4) не решает должным образом проблему возможных экономических потерь и что исключение этого текста и ориентация на общие положения об ответственности также не решат эту проблему. Рабочая группа в целом согласилась с тем, что с учетом чрезвычайной сложности задачи подготовки положений, необходимых для охвата экономических потерь, вопрос об экономических потерях в этой связи следует оставить на урегулирование на основании национального права. Хотя, по мнению одних, в результате простого исключения проекта пункта 57(4) физический аспект утраты будет регулироваться общими положениями об ответственности и ее ограничении, а экономический аспект утраты – национальным правом, что отвечает намерению Рабочей группы, поддержку получила точка зрения о том, что должны быть подготовлены положения, уточняющие это намерение, на предмет их последующего рассмотрения. Кроме того, было сочтено, что более общие по характеру положения, оставляющие вопрос об экономических потерях на урегулирование на основании внутреннего права, могут потребоваться в других местах проекта конвенции и что этот вопрос следует отложить для последующего рассмотрения Рабочей группой.

57. Определенную поддержку получило мнение о том, что если вопрос об экономических потерях будет оставлен на урегулирование на основании национального права, то и вопрос об ограничении экономических потерь также следует оставить на урегулирование на основании этого закона. Рабочая группа приняла к сведению это предложение с целью его рассмотрения в будущем.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 57(4)

58. После обсуждения Рабочая группа решила, что:
- существующий текст проекта пункта 57(4) следует исключить; и
 - Секретариату следует предложить подготовить для рассмотрения Рабочей группой текст, указывающий на то, что вопрос о физических утратах, предусматриваемых настоящим положением, должен охватываться общими правилами ответственности и правилами ограничения ответственности и что вопрос об экономических потерях должен регулироваться национальным правом.

Проект статьи 58. Подразумеваемая сдача груза

59. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 58.

Проект статьи 59. Обязательство в отношении предоставления информации, инструкций или документов перевозчику

Вопросы, касающиеся сферы применения и необходимости сохранения проекта статьи 59

60. Были подняты следующие вопросы, касающиеся сферы применения и необходимости сохранения данного проекта статьи:

a) отнюдь не обязательно, что распоряжающаяся сторона будет обладать имущественными правами в грузе, и, в силу этого, она не всегда будет являться той стороной, которая наиболее способна предоставить перевозчику необходимую информацию;

b) поскольку распоряжающейся стороне не требуется давать согласие на свое назначение распоряжающейся стороной и поскольку она может даже не знать о своем назначении, возлагать на распоряжающуюся сторону те обязательства, которые предусмотрены в данном проекте статьи, неуместно;

c) в данном проекте статьи речь идет не только об информации, но и об "инструкциях или документах", которыми распоряжающаяся сторона может и не располагать;

d) отсутствует ясность в отношении взаимосвязи между информацией, о которой говорится в проекте статьи, и информацией, представление которой уже требуется от грузоотправителя по договору на основании проекта пункта 30(a);

e) возможно, предусматриваемое во втором предложении проекта статьи требование о том, чтобы грузоотправитель по договору предоставил информацию, которую не в состоянии предоставить распоряжающаяся сторона, является не вполне уместным, поскольку в тот момент, когда возникнет необходимость в такой информации, грузоотправитель по договору может более не иметь интереса в перевозке, например, в силу того, что эта информация имеет отношение к инструкциям по разгрузке, осуществляемой во исполнение специальных указаний о сдаче груза, поступивших от распоряжающейся стороны;

f) не совсем ясно, какими могут быть последствия неисполнения распоряжающейся стороной или грузоотправителем по договору просьбы о предоставлении информации, поступившей от перевозчика; и

g) только перевозчик как сторона договора перевозки, а не исполняющая сторона должен иметь право запрашивать дополнительную информацию, инструкции или документы.

Ответы на вопросы, касающиеся сферы применения и необходимости сохранения проекта статьи 59

61. В ответ на эти вопросы было заявлено о решительной поддержке принципа, нашедшего отражение в данном проекте статьи, поскольку для перевозчика чрезвычайно важно иметь возможность обратиться к какой-то конкретной стороне за информацией, которая становится необходимой после того, как груз перейдет в ведение перевозчика. Подобная информация может потребоваться, например, для выполнения инструкций, получаемых в соответствии с проектом статьи 54 или по причине неожиданно возникших обстоятельств (например, забастовки в порту разгрузки или необходимости принятия специальных мер для обеспечения сохранности груза). Кроме того, было отмечено, что:

a) назначение распоряжающейся стороны, как правило, происходит на основании договора купли-продажи или документарного аккредитива и, таким образом, от покупателя/грузополучателя или банка, выдавшего аккредитив, обычно можно ожидать, что они предусмотрят такую возможность;

b) даже если распоряжающаяся сторона прямо не выразила согласия на свое назначение в качестве распоряжающейся стороны или не знала о таком назначении, можно, как правило, исходить из того, что распоряжающаяся сторона заинтересована в сохранности груза, например, по той причине, что она его закупила или обладает обеспечительным интересом в нем;

c) положение исполняющей стороны является иным в контексте проекта статьи 59 по сравнению с другими положениями, в которых ссылку на исполняющую сторону можно легко исключить как выходящую за рамки договорных отношений, и в силу этого ссылка на морскую исполняющую сторону может быть сохранена; и

d) возможность получения информации, инструкций или документов может быть учтена с помощью добавления формулировки "если таковые имеются", с тем чтобы облегчить бремя, возлагаемое на распоряжающуюся сторону.

Последствия невыполнения просьбы о предоставлении информации

62. В отношении последствий невыполнения распоряжающейся стороной или грузоотправителем по договору просьбы о предоставлении информации, необходимой перевозчику, было обращено внимание на следующие возможные случаи:

a) с перевозчика будет снята ответственность за ущерб, причиненный грузу, или за задержку с его сдачей, если это произошло вследствие отсутствия информации, о которой идет речь в данном проекте статьи. Такой порядок будет вытекать из общего режима ответственности, предусмотренного в статье 17 и не потребует разработки специальных правил в проекте статьи 59;

b) перевозчику может быть предоставлено право отказаться от выполнения инструкций, полученных им на основании статьи 54, если и до тех пор пока информация, требуемая им на основании проекта статьи 59, не будет предоставлена распоряжающейся стороной или грузоотправителем по договору. Такое последствие может подразумеваться на основании требования, содержащегося в подпункте (b) варианта В проекта пункта 54(1), согласно которому инструкции, выдаваемые перевозчику, должны быть разумно выполнимыми, но вместе с тем было высказано мнение о том, что Рабочая группа, возможно, пожелает в соответствующее время обсудить дальнейшее уточнение этого вопроса.

Возобладавшее мнение и дополнительные редакционные предложения

63. Преобладающее мнение, которое сформировалось в рамках Рабочей группы, состояло в том, что данный проект статьи содержит полезное правило, касающееся решения конкретной проблемы, и что его содержание следует сохранить. Вместе с тем остаются определенные вопросы, связанные с возможным пересечением этого положения с проектом пункта 30(a), касающимся обязательства грузоотправителя по договору предоставлять информацию, и с целесообразностью превращения такой возможности для получения доступа к информации в обязательство для распоряжающейся стороны. В качестве возможного решения этих проблем было предложено изменить название проекта статьи с целью отразить сферу его применения в

отношении предоставления дополнительной информации, а также изменить редакцию текста с целью предусмотреть в нем несколько различные обязательства для такой распоряжающейся стороны, которая является активным действующим лицом или которая использует свое право распоряжения грузом, и для такой распоряжающейся стороны, которая не осуществляет этого права.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 59

64. После обсуждения Рабочая группа решила, что:
- содержание проекта статьи 59 следует сохранить;
 - название проекта статьи следует пересмотреть с целью сделать его отличным от названия проекта статьи 30 путем включения прилагательного "дополнительный" перед словами "информации, инструкций или документов" и путем исключения ссылки на "обязательства";
 - ссылку на исполняющую сторону следует сохранить и рассмотреть с целью определить, насколько она необходима применительно к данному положению; и
 - Секретариату следует предложить изменить редакцию проекта статьи с учетом обсуждений, о которых говорилось выше, для рассмотрения Рабочей группой на более позднем этапе.

Проект статьи 60. Отход от положений по договоренности

Расширение перечня неимперативных положений, которые могут быть изменены

65. Хотя Рабочая группа в целом согласилась с тем, что содержание проекта статьи 60 является приемлемым, было высказано мнение, что следует расширить список положений, которые могут быть изменены по договоренности, особенно с учетом коммерческого характера проекта конвенции, если только не возникнет потребность в императивных положениях для защиты некоторых сторон. В числе конкретных положений, предложенных для возможного включения в проект статьи 60, было упомянуто о проекте пункта 56(1)(a), проекте пункта 56(1)(d) и проекте статьи 59. Вместе с тем получило поддержку и мнение о том, что следует с осторожностью подходить к вопросу о внесении добавлений в перечень неимперативных положений в проекте статьи 60, поскольку имеются заинтересованные стороны, которые нуждаются в защите в связи с порядком, предусматриваемым этими положениями, в частности, грузополучатель или последующий держатель коносамента. В целом было достигнуто согласие о том, что возможность упоминания в проекте статьи 60 дополнительных положений следует внимательно изучить на постатейной основе.

Возможность пересечения с проектом пункта 55(2)

66. Внимание Рабочей группы было обращено на возможность того, что второе предложение в проекте статьи 60, в котором требуется, чтобы любой отход от соответствующих положений по договоренности был указан в договорных условиях или включен в них, может в некоторой степени пересекаться с проектом пункта 55(2), в котором требуется, чтобы изменения в договоре

перевозки указывались в транспортном документе или в транспортной электронной записи.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 60

67. После обсуждения Рабочая группа решила, что:
- возможность включения дополнительных положений в перечень неимперативных положений в проекте статьи 60 будет рассматриваться на постатейной основе; и
 - Секретариату в ходе подготовки текста данного положения следует изучить возможность каких-либо пересечений с проектом пункта 55(2).

Повторное рассмотрение проекта пункта 56(1)(d) и предложенный компромиссный подход

68. Завершая рассмотрение главы 11 о праве распоряжения грузом, Рабочая группа в соответствии с достигнутой ранее договоренностью вернулась к рассмотрению проекта пункта 56(1)(d), касающегося прекращения права распоряжения грузом или его передачи грузополучателю (см. пункт 36 выше). С особым учетом активной поддержки противоположных точек зрения, высказанных в этой связи в Рабочей группе, по проекту пункта 56(1)(d) был предложен следующий компромиссный вариант:

а) срок действия права распоряжения грузом следует несколько удлинить по сравнению с тем, который предусмотрен в тексте документа A/CN.9/WG.III/WP.56, с тем чтобы он прекращался в момент фактической сдачи груза в соответствии с предложением, содержащимся в тексте пункта 15 документа A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1;

б) проект статьи 56(1)(d) следует добавить в перечень неимперативных положений в проекте статьи 60, что предоставит сторонам возможность договариваться о более коротком сроке действия права распоряжения грузом; и

с) вариант В проекта пункта 57(1)(с) следует несколько изменить, с тем чтобы упомянуть о процедуре сдачи груза в положении, разрешающем перевозчику не исполнять инструкции в тех случаях, когда они приводят к нарушению его обычных операций.

69. В порядке разъяснения вопросов, поднятых в связи с предполагаемыми результатами использования этого компромиссного подхода, было заявлено, что в проекте пункта 56(1)(d) будет изложено субсидиарное правило для прекращения права распоряжения грузом после его фактической сдачи, при том что срок действия этого права может быть изменен по договоренности сторон на основе использования проекта статьи 60. Далее было пояснено, что целью ссылки на процедуру сдачи груза в варианте В проекта пункта 57(1)(с) является обеспечение дополнительной защиты перевозчика от неоправданного обременения путем предоставления ему возможности отказаться от выполнения инструкций, полученных от распоряжающейся стороны после того, как перевозчик уже приступил к процедуре сдачи груза.

70. Несмотря на то, что некоторые делегации высказались за то, чтобы получить возможность изучить компромиссный текст до его одобрения, сам

компромиссный подход в целом получил широкую поддержку. Вновь высказывалось мнение о том, что срок действия права распоряжения грузом уже устанавливается во вводной части проекта статьи 54 и что необходимости в содержащемся в проекте пункта 56(1)(d) тексте, в котором устанавливается момент прекращения права распоряжения грузом, не имеется. Вместе с тем было отмечено, что упоминание этого положения в качестве неимперативного правила в проекте статьи 60 потребует подготовки специального текста, оговаривающего прекращение права распоряжения грузом. Согласно другим выраженным мнениям, специальная ссылка в варианте В проекта пункта 57(1)(с) на процедуру сдачи груза является излишней, поскольку эта концепция уже охватывается понятием обычных операций перевозчика. В редакционном плане было отмечено, что при подготовке редакционных изменений, необходимых для отражения в тексте предложенного компромисса, придется также рассмотреть вопрос о возможном взаимном пересечении положений в том, что касается отметок об изменении договора перевозки в транспортном документе или транспортной электронной записи, в результате совместного действия проекта пункта 55(2) и проекта статьи 60.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 56(1)(d)

71. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- Секретариату следует предложить подготовить проект текста, отражающего компромиссный подход, изложенный в пункте 60 выше, при уделении должного внимания возникающим в связи с этим конкретным вопросам редакционного плана.

Рассмотрение материально-правовых вопросов на предмет включения в проект конвенции

72. Прежде чем перейти к рассмотрению очередной запланированной темы (см. A/CN.9/WG.III/WP.60, пункт 26), Рабочей группе было предложено повторно обсудить материально-правовые вопросы, которые в настоящее время рассматриваются на предмет включения в проект конвенции. Было отмечено, что согласно срокам завершения работы Рабочей группы III, недавно установленным Комиссией², Рабочая группа сталкивается с определенной нехваткой времени для завершения подготовки проекта конвенции. Хотя было указано, что все материально-правовые вопросы, которые в настоящее время включены в проект конвенции, считаются важными и заслуживающими усилий, предпринимаемых в целях обеспечения международно-правовой унификации, некоторые из этих вопросов вызывают больше споров, нежели другие, и требуют более тщательного урегулирования, а следовательно, возможно, не вполне подходят для включения в проект конвенции. Далее было высказано мнение о том, что, хотя эти вопросы и имеют важное значение, они не относятся к той же группе ключевых предметных тем проекта конвенции, в которую включены такие положения, которые относятся к режиму ответственности и к электронной торговле. Было сочтено, что наиболее трудные и сложные вопросы, например право удержания груза, залоговые права, положение третьих сторон договора перевозки, передача ответственности и фрахт, возможно, лучше рассмотреть

подробнее на предмет возможного включения в международный документ другого рода, например в типовой закон.

73. Многочисленные выгоды от переноса некоторых наиболее трудных для проекта конвенции вопросов в повестку дня будущей отдельной работы за пределами подготовки проекта конвенции заключаются, как было заявлено, в следующем:

- a) текст проекта конвенции будет упрощен и изложен более рационально;
- b) текст проекта конвенции может получить более широкое признание;
- c) более сложные юридические вопросы будет удобнее рассмотреть в рамках более гибкого международно-правового документа, например типового закона;
- d) на более трудные вопросы можно будет выделить дополнительное время; и
- e) подготовку оптимизированного проекта конвенции можно завершить в более сжатые сроки.

74. С учетом этой общей обеспокоенности Рабочей группе было предложено рассмотреть возможность рекомендовать Комиссии перенести рассмотрение этих более трудных вопросов в повестку дня ее будущей работы. Было заявлено, что если Рабочая группа согласна с этим подходом, то можно будет просить Секретариат оказать содействие в подготовке такой рекомендации для Комиссии.

75. Это предложение получило широкую поддержку в Рабочей группе. Хотя было признано, что перенос любых материально-правовых вопросов из нынешнего проекта конвенции в список более сложных тем для будущей работы потребует консультаций, было высказано мнение, что Рабочая группа может немедленно приступить к составлению открытого предварительного списка таких вопросов.

Выводы, сделанные Рабочей группой

76. После обсуждения Рабочая группа согласилась с тем, что некоторые наиболее сложные и трудные вопросы, которые в данный момент рассматриваются в рамках проекта конвенции, следует исключить из круга обсуждаемых в настоящее время тем и перенести в список тем для последующего рассмотрения, возможно, с целью подготовки типового закона или другого более гибкого международно-правового документа.

Передача прав – глава 12

77. В свете принятого решения отложить рассмотрение некоторых наиболее сложных вопросов на будущее в Рабочей группе прозвучало мнение о том, что глава 12 о передаче прав является одной из тем, обсуждение которых следует отложить. Вместе с тем было высказано предположение о том, что в категорию вопросов, рассмотрение которых следует отложить на будущее, должен быть включен только проект статьи 62 и что проекты статей 61 и 63 Рабочей группе

следует рассмотреть на текущей сессии. Противоположное мнение состояло в том, что главу 12 следует целиком исключить из текста проекта конвенции. Хотя решение об исключении этой главы было сочтено преждевременным, тем не менее Рабочая группа высказалась в поддержку предложения о переносе рассмотрения всей данной главы на будущее.

Выводы, сделанные Рабочей группой

78. После обсуждения Рабочая группа согласилась с тем, что рассмотрение главы 12 о передаче прав следует перенести на будущее после проведения консультаций.

Сдача груза грузополучателю – глава 10 (продолжение)

79. Рабочая группа заслушала напоминание о том, что в последний раз она начинала рассмотрение проекта главы 10 о сдаче груза грузополучателю на своей шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункты 188–239), но что обсуждение было прервано из-за недостатка времени и отложено до нынешней сессии. Было указано также, что наиболее полное рассмотрение этой темы Рабочей группой состоялось в ходе ее одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 62–99) и что документ с информацией, касающейся сдачи груза, был представлен делегацией Нидерландов на шестнадцатой сессии Рабочей группы (см. A/CN.9/WG.III/ WP.57).

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

Проект пункта 49(с)

80. Рабочая группа возобновила рассмотрение проекта главы 10 с проекта пункта 49(с), продолжив ход своих обсуждений, состоявшихся на шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункт 239). Было указано, что целью проекта пункта 49(с) является решение конкретной систематически возникающей у перевозчиков проблемы, когда их вынуждают сдавать груз грузополучателю без предъявления оборотного транспортного документа или обратной транспортной электронной записи. Было отмечено, что эта практика довольно широко распространена в некоторых секторах, причем не только в тех случаях, когда оборотный транспортный документ не может быть предъявлен по причине, например, задержек в системе кредитного обслуживания, но и в тех ситуациях, когда к самой природе коносамента проявляется весьма пренебрежительное отношение и он вообще не может быть получен в порту назначения, как это обычно имеет место в нефтяном секторе. В таких случаях с помощью проекта пункта 49(с) предполагается несколько облегчить положение перевозчика за счет освобождения его от обязательства в отношении сдачи груза держателю оборотного документа.

81. Была высказана определенная обеспокоенность относительно действия проекта пункта 49(с), поскольку результат будет противоречить давно устоявшемуся принципу, в соответствии с которым для получения груза необходимо предъявить коносамент. Дополнительная проблема, как было заявлено, заключается в том, что, поскольку коносамент будет и далее

находиться в обращении, его держатель может объявиться впоследствии и потребовать сдачи груза. Некоторая озабоченность была высказана также в связи с последовательностью предусматриваемого в проекте конвенции режима, поскольку согласно проекту главы о праве распоряжения грузом распоряжающаяся сторона, как она определяется в проекте конвенции, обязана предъявить перевозчику оборотный документ с тем, чтобы осуществить свое право распоряжения грузом и дать перевозчику соответствующие инструкции; таким образом, перевозчик будет всегда знать, что распоряжающаяся сторона является также держателем оборотного документа.

82. В ответ было указано, что данный режим призван предупреждать злоупотребления в системе коносаментов, например злоупотребления, связанные с преднамеренным непредъявлением товарораспорядительных документов с целью их использования в качестве простых векселей без срока платежа, и что предъявление распоряжающейся стороной коносамента для того, чтобы дать перевозчику инструкции, отнюдь не равнозначно сдаче коносамента для получения груза. В ответ на вопрос о том, будет ли надлежащим образом защищен продавец на условиях FOB, было указано, что в случае купли–продажи товара на условиях FOB продавец будет соответствующим образом защищен, поскольку он также будет являться держателем оборотного документа или транспортной электронной записи и поэтому он также будет являться распоряжающейся стороной, которая будет направлять инструкции перевозчику в отношении сдачи груза.

83. Некоторую поддержку в Рабочей группе получило предложение об исключении проекта пункта 49(с). Вместе с тем в Рабочей группе было отмечено существование проблемы злоупотребления системой коносаментов и было высказано одобрение усилиям, направленным на поиск решения этой проблемы, которое облегчило бы положение перевозчика. Хотя было подтверждено, что рассмотрение проекта пункта 49(с) в полном объеме будет зависеть от хода обсуждения Рабочей группой связанных с ним положений, содержащихся в проектах пунктов (d) и (e), проект пункта 49(с) получил поддержку.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 49(с)

84. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта пункта 49(с), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56, следует сохранить в качестве основы для дальнейшего обсуждения в Рабочей группе.

Вариант А, включающий проект пункта 49(d); и вариант В, включающий проекты пунктов 49(d) и (e)

85. Было указано, что оба варианта проекта статьи 49(d) призваны показать, что держатель оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи не сохраняет за собой права на получение груза после того, как сдача груза фактически произошла. Было предложено уточнить в проекте этот момент.

86. Было высказано мнение, что варианты А и В проекта 49(d) существенно отличаются друг от друга, поскольку согласно тексту в квадратных скобках в варианте А из сферы применения исключаются те случаи сдачи груза без

предъявления документов, которые предусмотрены в соответствии с проектом пункта 49(с), в то время как в варианте В речь идет именно о таких случаях. В силу этого предпочтение было отдано варианту В, поскольку в нем предусматриваются дополнительные гарантии для тех случаев, которые подпадают под действие проекта пункта 49(с). Была высказана озабоченность в связи с тем, что вариант В сформулирован, возможно, слишком узко, поскольку он может быть истолкован как применяющийся только к сдаче груза в соответствии с проектом пункта 49(с), в результате чего может быть ограничена защита добросовестных держателей, не охватываемых сферой применения проекта пункта 49(с).

87. Было также упомянуто об обеспечении защиты держателя в тех случаях, когда были выданы несколько оригиналов коносамента. Было отмечено, что в таких случаях коммерческая практика наделяет держателя одного из оригиналов коносамента правом получить груз и что именно эта ситуация предусмотрена в проекте пункта 49(а). Было предложено включить в проект пункта 49(d) или же в проект главы 9 проекта конвенции, посвященной транспортным документам или транспортным электронным записям, как это предлагается в пункте 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.62, требование о том, чтобы в самом коносаменте указывалось число выданных оригиналов, а также было высказано предположение о том, что эту тему целесообразно рассмотреть позднее при обсуждении главы 9 (см. пункты 227, 230 и 233 ниже).

88. В ответ на поставленный вопрос было указано, что ссылка в проекте статьи 49(d) на "договор или другие соглашения, помимо договора перевозки" призвана обеспечивать защиту всех добросовестных держателей оборотных документов. Далее было разъяснено, что применительно к банкам, которые участвуют в сделках, связанных с аккредитивами, защита, предусмотренная в проекте статьи 49(d), будет распространяться не только на те случаи, когда банк уже подтвердил аккредитив и в силу этого обязан акцептовать оборотный документ, но и на те случаи, когда банк-посредник был только лишь назначен и, таким образом, еще не принял на себя такого обязательства.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 49(d)

89. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проектов пунктов 49(d) и (e), т.е. вариант В, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, следует сохранить в качестве основы для дальнейших обсуждений в Рабочей группе; и
- Секретариату следует рассмотреть возможность внесения в вариант В редакционных изменений с учетом обсуждений, о которых говорилось выше.

Проект статьи 50. Непредоставление надлежащих инструкций

90. Было указано, что проект статьи 50 призван обеспечить перевозчика гарантиями в отношении нередко встречающихся на практике случаев, когда он не в состоянии произвести сдачу груза по причине того, что им не были получены надлежащие инструкции от распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору на основании проектов статей 48 и 49, или по причине невозможности связаться с распоряжающейся стороной или

грузоотправителем по договору. Было высказано опасение, что определение "надлежащий" к слову "инструкции" может вызвать проблемы толкования и что его можно уточнить, например, указав, что инструкции должны быть достаточными для того, чтобы позволить осуществить сдачу груза.

91. Было предложено исключить из проекта статьи 50 ссылку на проекты статей 52 и 53, а ссылку на проект статьи 51 сохранить, поскольку только в этом положении перечисляются права, которыми может воспользоваться перевозчик. В ответ было заявлено, что проекты статей 52 и 53 необходимы для того, чтобы проект статьи 50 мог работать. В частности, было объяснено, что проект статьи 52 призван учесть те случаи, когда в транспортный документ включено обязательство направить уведомление о прибытии в место назначения, причем, возможно, той стороне, которая не является распоряжающейся, и когда такое уведомление не было направлено.

92. Было предложено включить в проект положения ссылку на грузополучателя, поскольку после прибытия груза в пункт назначения распоряжающейся стороной и грузополучателем могут являться разные лица.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 50

93. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- Секретариату следует рассмотреть редакционные изменения проекта статьи 50 с учетом замечаний, высказанных в ходе обсуждения, о котором говорилось выше.

Проект статьи 51. Случаи, когда груз не может быть сдан

94. Было указано, что цель проекта статьи 51 заключается в том, чтобы оговорить права и средства правовой защиты перевозчика в тех случаях, когда перевозчик пытался сдать груз, однако не смог сделать этого, либо по причине неспособности грузополучателя принять сдачу, либо по причине невозможности сдать груз грузополучателю в результате действия применимых законов или правил.

95. Было высказано мнение, что текст проекта статьи 51 должен быть прямо увязан с проектом статьи 50, с тем чтобы избежать создания впечатления о том, будто бы в проекте статьи 50 оговоренные права предоставляются перевозчику независимо от неспособности распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору предоставить надлежащие инструкции в отношении сдачи груза. Определенные опасения были высказаны применительно к взаимосвязи между рядом положений в главе о сдаче груза, и была выражена поддержка мнению о том, что, в частности, взаимосвязь между проектами статей 46, 50, 51 и 53 следует разъяснить. Также была высказана точка зрения о том, что корректировка порядка следования определенных положений в тексте, например перенесение проекта статьи 52, содержащего положение об уведомлении, и его включение перед проектом статьи 51, или его возможное объединение с некоторыми положениями проекта статьи 51, может оказать помощь в разъяснении предполагаемого действия данных положений.

Проект пункта 51(1)

96. В отношении проекта пункта 51(1)(а) было отмечено, что в связи с хранением несданного груза могут быть применены два договорных механизма: последующий договор о хранении груза или соглашение между грузоотправителем по договору и перевозчиком о неприменении средств правовой защиты, предусматриваемых в проекте статьи 51, и о заключении других договоренностей. Было высказано мнение, что приведенный в квадратных скобках текст в проекте пункта 51(1)(а) не является необходимым для заключения последующего договора и что его следует исключить. Кроме того, было предложено учесть возможность заключения грузоотправителем по договору и перевозчиком других договоренностей за счет включения в надлежащее место данного положения слов "если иное не согласовано в договоре перевозки". Эти предложения получили поддержку, и было отмечено, что при включении слов "если иное не согласовано в договоре перевозки" в надлежащее место проекта пункта 51(1) следует проявить осторожность, с тем чтобы это не привело к неожиданным результатам, например к изменению проекта пункта 51(2) в результате его связи с проектом пункта 51(1).

Проект пункта 51(2)

97. С тем чтобы обеспечить большую ясность проекта пункта 51(2)(b), было предложено уточнить ссылку на "другие меры в отношении груза", указав, что эта формулировка охватывает уничтожение груза. Это изменение было поддержано Рабочей группой, поскольку перевозчикам часто необходимо принять незамедлительные меры для уничтожения груза, оставленного на их попечение, в тех случаях, когда груз является скоропортящимся или становится опасным. Был задан вопрос о том, предполагается ли установить условное или безусловное право уничтожить груз. Дополнительно было высказано мнение о том, что положение об уничтожении груза следует оговорить нормой о контроле со стороны местных властей, аналогично тому, как это сделано в тексте, касающемся продажи груза в соответствии с проектом пункта 51(2)(с).

98. Была выражена обеспокоенность относительно формулировки "по мнению перевозчика" в проекте пункта 51(2)(b), особенно с учетом предложения охватить в этом пункте вопрос об уничтожении груза. Было высказано мнение, что эту формулировку следует исключить, поскольку она устанавливает слишком субъективный критерий, исходящий из мнения перевозчика, при том что оставшаяся часть текста "могут разумно требоваться при сложившихся обстоятельствах" является уместной и ее следует сохранить. Хотя определенные опасения были выражены в связи с тем, что исключение слов "по мнению перевозчика" может создать излишние ограничения для перевозчика в ситуациях, когда решения необходимо принимать в оперативном порядке, было сочтено, что сохраняемый критерий разумности является достаточно гибким для надлежащего применения в подобных обстоятельствах. Еще одно предложение заключалось в том, чтобы применить условие "разумных обстоятельств" к подпунктам (а) и (с) проекта пункта 51(2), а также к подпункту (b). Было высказано мнение, что при определении надлежащего критерия для данного положения следует учитывать соответствующий контекст в том смысле, что речь идет не о распоряжении грузом во время действия договора перевозки, а о предоставлении перевозчику прав, необходимых для обращения с грузом,

оставленным на его попечение, после выполнения им своих обязательств по договору перевозки.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проектов пунктов 51(1) и (2)

99. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст в квадратных скобках в проекте пункта 51(2)(а) следует исключить;
- формулировку "если иное не согласовано в договоре перевозки" следует включить в надлежащее место текста проекта пункта 51(1)(а);
- положение об уничтожении груза следует добавить в проект пункта 51(2)(b) и следует рассмотреть вопрос о целесообразности требования о том, чтобы такое уничтожение производилось в присутствии местных властей;
- формулировку "по мнению перевозчика" в проекте пункта 51(2)(b) следует исключить;
- название данного проекта пункта следует изменить с тем, чтобы лучше отразить его содержание;
- порядок следования положений в проекте главы о сдаче груза и их взаимосвязь следует изучить на предмет возможного разъяснения и корректировки, особенно в том, что касается места проекта пункта 52 в тексте;
- Секретариату следует предложить рассмотреть и подготовить необходимые изменения текста с учетом обсуждений, о которых говорилось выше.

Проект пункта 51(3)

100. Определенная обеспокоенность была выражена в отношении второй части текста проекта пункта 51(3), поскольку было сочтено, что формулировка "при условии вычета суммы на возмещение любых расходов, понесенных в связи с грузом, и любых других сумм, которые причитаются перевозчику" может быть истолкована как охватывающая суммы, причитающиеся перевозчику в связи с другими партиями груза. Точка зрения, состоявшая в том, что данное положение не преследует подобной цели, получила поддержку в Рабочей группе, и было высказано мнение о том, что перенос слов "в связи с грузом" в конец предложения послужит разъяснению текста. Это разъяснение вызвало вопросы, и было высказано мнение о том, что перевозчику следует предоставить право на вычет из поступлений от продажи любых сумм, причитающихся ему за ранее осуществленные перевозки. Предложение об использовании этого подхода принято, однако, не было, и было поддержано мнение о том, что данное положение должно охватывать те суммы, применительно к которым перевозчик обладал бы правом на удержание соответствующего груза, и что для случаев, когда задолженность с грузом не связана, в проект конвенции не следует включать никаких положений, оставив, таким образом, вопрос о зачете на урегулирование на основании норм национального права.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 51(3)

101. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- данное положение пользуется поддержкой и Секретариату следует предложить рассмотреть вопрос о внесении в текст изменений в целях обеспечения большей ясности, как на это указывалось в обсуждениях, о которых говорилось выше; и
- следует рассмотреть вопрос об использовании термина "незатребованный груз" вместо термина "груз, который не может быть сдан".

Проект статьи 52. Уведомление о прибытии груза в место назначения*Проект статьи 52*

102. Было высказано мнение, что нынешний текст проекта статьи является слишком ограничительным в том смысле, что речь в нем идет лишь об уведомлении о прибытии груза в место назначения. Однако на практике перевозчики часто сталкиваются с неотложной потребностью принять защитные или иные меры в отношении груза, который еще не прибыл в место назначения, например в результате аварии. Было предложено расширить сферу применения данного проекта статьи, включив в нее также подобные ситуации.

103. В ответ было заявлено, что сфера применения этого проекта статьи намеренно ограничена ситуациями, когда груз прибыл в место назначения. Так, например, общая ответственность перевозчика за сохранность груза предусмотрена в проекте статьи 14, причем средства правовой защиты перевозчика в отношении груза, который может стать опасным, уже рассмотрены в проекте статьи 15, а право перевозчика на получение инструкций от распоряжающейся стороны – в проекте статьи 59. Все эти положения вместе взятые уже предоставляют перевозчику необходимые полномочия для принятия решений в чрезвычайных обстоятельствах. Вместе с тем было признано, что в будущей версии проекта конвенции, возможно, необходимо будет более четко выразить взаимодействие между этими различными положениями.

104. Были заданы вопросы относительно обязательства перевозчика направлять соответствующему лицу специальное уведомление о том, что он воспользуется тем или иным правом, упомянутым в пункте 51(2). В ответ было указано, что цель проекта статьи 52 заключается лишь в том, чтобы оговорить использование перевозчиком того или иного права согласно проекту пункта 51(2) условием о направлении соответствующему лицу разумного уведомления о прибытии груза в место назначения. Другими словами, перевозчик не может, например, принять меры к продаже незатребованного груза, если он не уведомил соответствующее лицо о прибытии груза в место назначения. Ничто в данном проекте пункта не указывает на необходимость направления повторного уведомления с конкретным указанием тех мер, которые перевозчик предполагает осуществить в отношении незатребованного груза, в качестве условия для приведения в действие проекта пункта 51(2).

105. Согласно общему мнению, перевозчику не следует прибегать к положениям проекта пункта 51(2), если он не направил соответствующему лицу уведомления о прибытии груза. В этой связи было предложено прямо предусмотреть в

проекте конвенции требование к перевозчику, в качестве общего обязательства, направлять такое уведомление и, возможно, поместить соответствующее положение об этом ранее в тексте проекта конвенции. Вместе с тем Рабочей группе было напомнено о ее предыдущих обсуждениях, касавшихся проекта статьи 46, когда было решено не включать в проект конвенции общее требование относительно направления уведомления о прибытии груза (см. A/CN.9/591, пункт 214). Кроме того, было предложено уточнить это положение в вопросе о порядке, в котором уведомления должны направляться упомянутым сторонам.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 52

106. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- содержание проекта статьи следует сохранить, но при этом следует уточнить, в каком порядке должны уведомляться упомянутые в нем стороны; и
- возможно, потребуется вновь рассмотреть вопрос о надлежащем месте данного проекта статьи в тексте проекта конвенции.

Проект статьи 53. Ответственность перевозчика за груз, который не может быть сдан

Возможность объединения с проектом статьи 46

107. Было отмечено, что как в проекте статьи 53, так и во втором предложении проекта статьи 46 речь идет об ответственности перевозчика в тех случаях, когда груз после прибытия в место назначения остается на попечении перевозчика. Далее было указано, что, даже если сфера применения проекта статьи 51, на который содержится ссылка в проекте статьи 53, шире, чем сфера применения проекта статьи 46, ответственность перевозчика в проектах статей 46 и 53 имеет сходный характер. В связи с этим было предложено объединить проект статьи 53 и второе предложение проекта статьи 46 в одно положение. Это предложение получило поддержку в Рабочей группе, хотя при этом было отмечено, что момент перехода ответственности за груз согласно проекту статьи 46 и согласно проекту статьи 53 будет несколько иным.

Стандарт ответственности

108. Многие делегации высказали неудовлетворенность устанавливаемым в проекте статьи 53 низким стандартом ответственности перевозчика, согласно которому перевозчик несет ответственность за утрату груза, который не может быть сдан, лишь в случае преднамеренных действий или проявленной небрежности. В то же время, согласно общему мнению, стандарт ответственности в данном случае не должен быть столь же высоким, что и стандарт, устанавливаемый в проекте статьи 17 проекта конвенции применительно к общей ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза в период его ответственности, поскольку в случае проекта статьи 53 груз остается на попечении перевозчика вследствие неспособности грузополучателя принять его сдачу. В Рабочей группе широкую поддержку получила точка зрения, в соответствии с которой уровень стандарта ответственности перевозчика должен находиться где-то между стандартом

ответственности, устанавливаемом в проекте статьи 17, и стандартом ответственности, устанавливаемом в проекте статьи 53 в настоящее время.

109. Были высказаны различные точки зрения относительно того, как сформулировать в тексте проекта конвенции стандарт ответственности перевозчика в случае объединения проекта статьи 46 с проектом статьи 53, с тем чтобы толкование такого стандарта было одинаковым во всех правовых системах. В этой связи были высказаны следующие конкретные предложения:

a) грубая небрежность или ошибка; однако было высказано мнение о том, что эта концепция известна не во всех правовых системах;

b) разумная заботливость в данных обстоятельствах; однако, согласно некоторым мнениям, этот стандарт несколько напоминает стандарт должной осмотрительности, уровень которого, как было сочтено, слишком высок, причем было заявлено, что данный стандарт в сочетании с основанием, предполагающим наличие вины, повысит ответственность перевозчика в некоторых правовых системах до уровня, аналогичного уровню ответственности, установленному в проекте статьи 17;

c) такое обращение с грузом, как если бы это был собственный груз, или забота о грузе без проявления грубой небрежности, хотя этот стандарт не имеет широкой известности; и

d) принятие основывающегося на вине стандарта ответственности в проекте статьи 17, однако при установлении обычного, а не перенесенного бремени доказывания.

110. Хотя определенная поддержка была высказана в отношении каждой из перечисленных в предыдущем пункте возможностей, было сочтено, что в ходе обсуждения не удалось сформулировать единого предложения, которое могло бы быть единообразно истолковано в различных правовых системах. Вместе с тем было сочтено, что в Рабочей группе сложился достаточный консенсус в отношении стандарта ответственности перевозчика в данных обстоятельствах, который позволяет подготовить проект текста для рассмотрения Рабочей группой.

111. Было также выражено мнение, что может потребоваться иной стандарт заботливости в отношении груза в зависимости от того, остался ли несданный груз на попечении перевозчика или же он передал этот груз на попечение третьей стороны. Было предложено, чтобы в первом случае перевозчик по-прежнему нес более строгую ответственность и чтобы во втором случае он нес ответственность лишь за вину при выборе стороны, которой сдается груз. Вместе с тем некоторые сомнения были высказаны по поводу того, может ли быть проведено какое-либо различие между этими двумя ситуациями, поскольку ответственность перевозчика за груз скорее всего не подлежит передаче другой стороне.

Бремя доказывания

112. Был рассмотрен также вопрос о бремени доказывания в случае утраты или повреждения груза в рамках сводной статьи, и в связи с этим было предложено возложить бремя доказывания на грузополучателя с учетом положения перевозчика в том случае, когда груз оставлен на его попечение из-за

неспособности грузополучателя принять сдачу груза на завершающем этапе договора перевозки. Это мнение получило поддержку.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 53

113. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта статьи 53 следует объединить со вторым предложением проекта статьи 46;
- стандарт ответственности должен быть выше по сравнению с уровнем, устанавливаемым в настоящее время в проекте статьи 53, однако ниже уровня, устанавливаемого в проекте статьи 17, причем такой стандарт должен аналогичным образом толковаться во всех правовых системах; и
- Секретариату следует подготовить текст нового проекта положения с учетом обсуждений, о которых говорилось выше, в качестве основы для будущего рассмотрения Рабочей группой.

Право удержания груза

114. Рабочей группе было напомнено о том, что в ходе обсуждения главы 10 проекта конвенции, касающейся сдачи груза грузополучателю, на шестнадцатой сессии, было предложено включить положение, регулирующее право перевозчика удерживать груз при некоторых обстоятельствах (см. A/CN.9/591, пункты 221 и 222). Далее было указано, что предложение, касающееся права перевозчика удерживать груз, было представлено на рассмотрение Рабочей группы на ее нынешней сессии (A/CN.9/WG.III/WP.63).

115. Было отмечено, что, хотя Рабочая группа может рассмотреть материально-правовые положения, касающиеся права удерживать груз, в рамках более полного комплекса вопросов, откладываемых для возможной будущей работы, абсолютное обязательство перевозчика обеспечить сдачу груза в соответствии с проектом статьи 13 проекта конвенции может быть истолковано как запрещающее использование перевозчиком права удержания груза, возникающего в силу других норм применимого права. В связи с этим было предложено включить в проект конвенции положение, в котором должно специально оговариваться, что проект конвенции не создает никаких последствий для осуществления права удержания груза, предусмотренного другими нормами применимого права. Далее было предложено подготовить новое положение по аналогии с текстом, содержащимся в пункте 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.63, с учетом идентичного подхода, использованного в проекте статьи 87 проекта конвенции, в котором речь идет о положениях об общей аварии. Это предложение получило поддержку в Рабочей группе, равно как и предложение о том, что Секретариату следует рассмотреть вопрос о наиболее подходящем месте для такого нового положения, а также внести редакционные изменения в текст с целью обеспечения его соответствия существующим положениям проекта конвенции, уделяя особое внимание ссылке на морскую исполняющую сторону в пункте 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.63.

116. Вместе с тем прозвучал настойчивый призыв проявлять осторожность и не включать излишних положений, уточняющих цель проекта конвенции сохранить режим применимого законодательства в отношении прямо не регулируемых

вопросов, поскольку было сочтено, что если в проекте конвенции не будут определены все подобные случаи, то это может послужить поводом для толкования, заключающегося в том, что в тех случаях, которые специально не оговорены, предполагается, что проект конвенции затрагивает действие применимого права.

Выводы, сделанные Рабочей группой

117. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- Секретариату следует подготовить проект нового положения о праве удержания груза на основе обсуждений, о которых говорилось выше, и, в частности, на основе текста, содержащегося в пункте 14 документа A/CN.9/WG.III/ WP.63, и рассмотреть вопрос о его надлежащем месте в проекте конвенции.

Ответственность перевозчика и грузоотправителя по договору за нарушение предусмотренного проектом конвенции обязательства, которое прямо не урегулировано

118. Рабочая группа заслушала информацию о том, что в ходе неофициальных консультаций, которые проходили в связи с темой сдачи груза грузополучателю, был поднят вопрос о том, следует ли включить в проект конвенции общее положение об ответственности перевозчика и грузоотправителя по договору за нарушение предусмотренного проектом конвенции обязательства, которое прямо не урегулировано (см. A/CN.9/WG.III/ WP.57, пункты 49–52).

119. Было высказано мнение о том, что подобное общее положение может играть полезную роль при урегулировании некоторых ситуаций, таких, например, как случаи нарушений в сдаче груза. Однако было также отмечено, что, хотя принятие такого положения может в принципе иметь определенный положительный эффект, его разработка может потребовать слишком много сил и времени и что его окончательный текст может дополнительно усложнить проект конвенции. Далее было предложено оставить этот вопрос на урегулирование на основании национального права, при том что некоторые конкретные аспекты, такие как вопросы, касающиеся ограничения предела ответственности за нарушения в сдаче груза, возможно, было бы более целесообразно рассмотреть в той главе проекта конвенции, которая посвящена ограничению ответственности.

Выводы, сделанные Рабочей группой

120. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- в проект конвенции не следует включать общего положения об ответственности перевозчика и грузоотправителя по договору, прямо не регулируемой проектом конвенции.

Сфера применения, свобода договора и смежные положения

121. Рабочей группе было напомнено о том, что в последний раз она рассматривала темы сферы применения и свободы договора на своих

четырнадцатой и пятнадцатой сессиях (см. A/CN.9/572, пункты 81–104, и A/CN.9/576, пункты 10–109). Было также указано на то, что предложения, касающиеся сферы применения, свободы договора и смежных положений, были представлены на рассмотрение Рабочей группы на ее нынешней сессии (A/CN.9/WG.III/ WP.61, A/CN.9/WG.III/ WP.65 и A/CN.9/WG.III/ WP.70).

122. Рабочая группа согласилась с предложением о том, что ей следует рассмотреть сферу применения, свободу договора и смежные положения на основе предложенного пересмотренного текста, содержащегося в представленной документации (в частности, в документе A/CN.9/WG.III/ WP.61), последовательно обсуждая следующие неурегулированные вопросы, которые, как было сочтено, имеют ключевое значение:

- a) предложенное исключение проекта пункта 8(1)(с) проекта конвенции;
- b) предложенный новый текст для разъяснения проекта статьи 9, в котором устанавливаются границы сферы применения проекта конвенции;
- c) предложенный новый текст для проекта статьи 10 применительно к защите сторон, являющихся третьими по отношению к договорам перевозки, не входящим в сферу применения проекта конвенции и, в частности, вопрос о том, приемлемо ли определение таких сторон со ссылкой на транспортные документы или электронные транспортные записи;
- d) предложенный новый проект пункта 20(5), направленный на дальнейшее разъяснение сферы применения в отношении морских исполняющих сторон;
- e) дальнейшее рассмотрение проекта пункта 94(2), касающегося императивного применения определенных положений проекта конвенции в отношении перевозчиков по договору и других сторон;
- f) измененный текст проекта пункта 95(1), касающегося условий использования свободы договора в случае договоров на объем;
- g) дальнейшее рассмотрение проекта пункта 95(4), касающегося императивных положений проекта конвенции, отход от которых будет запрещаться;
- h) измененный текст проекта пункта 95(5)(b), касающегося условий, при которых третьи стороны могут соглашаться на обязательную силу условий договора на объем;
- i) уместность текста проекта статьи 95(5)(с), в котором бремя доказывания возлагается на сторону, ссылающуюся на условия договора на объем; и
- j) любые дополнительные касающиеся сферы применения и свободы договора вопросы, вызывающие обеспокоенность у Рабочей группы.

Проект статьи 8. Общая сфера применения

123. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 8, содержащейся в приложении к документу A/CN.9/WG.III/ WP.56, с учетом поправок к этому тексту, предложенных в пунктах 19-22 документа A/CN.9/WG.III/ WP.61. Рабочая группа поддержала предложение снять квадратные скобки вокруг слов "порт

погрузки" и "порт разгрузки" в проектах пунктов 8(1)(а) и (b) и сохранить этот текст с тем, чтобы обеспечить последовательность с решением об использовании этих привязок в качестве основы для определения юрисдикции при предъявлении исков в отношении перевозчиков (см. A/CN.9/WG.III/WP.61, пункт 21). Была выражена обеспокоенность в связи с предложенным исключением формулировок, которые касаются международного характера морского этапа и которые приводятся в настоящее время в квадратных скобках во вводной части проекта пункта 8(1), и их предложенной заменой соответствующим пояснительным примечанием к проекту конвенции.

Проект пункта 8(1)(с). Договорное включение проекта конвенции или применимого права

124. Рабочей группе было напомнено о том, что в последний раз она рассматривала проект пункта 8(1)(с) на своей пятнадцатой сессии (см. A/CN.9/576, пункт 61) и что в то время Рабочая группа не смогла принять решения относительно исключения или сохранения этого проекта пункта. Рабочей группе было сообщено о том, что эти вопросы более подробно рассматриваются в документе A/CN.9/WG.III/WP.65, целью которого является оказание помощи Рабочей группе при принятии соответствующего решения. Было напомнено, что текст проекта пункта 8(1)(с) был взят из статьи 10(с) Гаагско–Висбийских правил, в которые эта статья была включена в силу поправок Висби в целях расширения довольно ограниченной географической сферы применения Гаагских правил.

125. Было высказано мнение о том, что предусматриваемая в настоящее время широкая сфера применения проекта конвенции не требует для еще большего расширения включения положения, подобного проекту пункта 8(1)(с), особенно с учетом того, что проблемы, которые могут быть вызваны таким включением, могут перевесить преимущества незначительного расширения сферы применения. Было сочтено, что в число таких проблем входят следующие:

а) сохраняющиеся разногласия в толковании текста, которые возникли применительно к Гаагско–Висбийским правилам, особенно в вопросе о том, предполагалось ли действие данного положения в качестве нормы о выборе права или же в нем речь идет просто о включении материально–правовых положений проекта конвенции сторонами договора перевозки;

б) создание возможности коллизий в связи со многими процедурными правилами глав проекта конвенции, посвященных вопросам юрисдикции и арбитража, которые, как правило, будут регулироваться *lex fori*, а не законом государства, избранным в договоре перевозки;

в) морская исполняющая сторона может быть поставлена в сомнительное положение в условиях, когда на нее будет распространяться действие проекта конвенции даже в тех обстоятельствах, когда она, возможно, исполняла свои обязанности в ходе перевозки между странами, не являющимися договаривающимися государствами;

г) некоторые страны сталкивались с трудностями на конституционном уровне в результате действия подобного правила, поскольку стороны могут использовать его для возможного вывода договора перевозки за сферу действия

императивных норм или норм, относящихся к сфере публичного порядка договаривающегося государства; и

е) законодательство, вводящее в действие проект конвенции, согласно проекту пункта 8(1)(с) может отличаться от положений проекта конвенции, что является еще одним потенциальным источником коллизий.

126. В дополнение к возможному созданию вышеуказанных трудностей в результате включения проекта пункта 8(1)(с) было высказано мнение о том, что исключение этого проекта пункта не будет препятствовать сторонам включать проект конвенции в условия своего договора перевозки с учетом ограничений, предусматриваемых применимым правом. Рабочая группа, приняв во внимание все эти аспекты, выразила поддержку исключению проекта пункта 8(1)(с).

127. С другой стороны, прозвучала также поддержка и сохранению проекта пункта 8(1)(с). В дополнение к тому, что создаются возможности для установления несколько более широкой сферы применения проекта конвенции, было высказано мнение о том, что невключение данного положения может привести к тому, что перевозчик будет поставлен в довольно сложное положение в тех случаях, когда в обстоятельствах какого-либо отдельного рейса с портами захода в различных договаривающихся и недоговаривающихся государствах действие проекта конвенции может распространяться только на часть находящегося на борту груза. Было указано, что в число других преимуществ сохранения проекта пункта 8(1)(с) входит обеспечение большей ясности в вопросе о том, что стороны могут применять проект конвенции в силу оговорки о выборе права и что, далее, в тех правовых системах, в которых действуют кассационные суды, применение проекта конвенции в силу выбора права позволит таким судам принимать к рассмотрению дела согласно проекту конвенции как вопрос права.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 8

128. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- квадратные скобки вокруг слов "порт погрузки" и "порт разгрузки" в проектах пунктов 8(1)(а) и (б) следует снять, сохранив эти формулировки; и
- проект пункта 8(1)(с) следует исключить из текста проекта конвенции.

Проект статьи 9. Конкретные исключения и дополнения

129. Рабочей группе было напомнено, что на ее рассмотрение были представлены два альтернативных текста проекта статьи 9 (см. A/CN.9/WG.III/ WP.61, пункт 23, и A/CN.9/WG.III/ WP.70, пункт 6). Было указано, что цель этих двух предложенных редакций состоит в повышении ясности текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56, без каких-либо последствий для существа данного проекта положения, касающегося конкретных исключений из сферы применения проекта конвенции и дополнений к ней. Согласно первому предложению существенные элементы текста будут сохраняться в иной формулировке, а по второму предложению подпункт (б) будет упрощен за счет указания на то, что с учетом проекта статьи 10 проект конвенции не будет применяться в отношении "б) договоров перевозки при нелинейных перевозках,

за исключением случая, когда договор перевозки задокументирован только транспортным документом или транспортной электронной записью, которая также удостоверяет получение груза".

130. Было разъяснено, что текст проекта статьи 9, как он содержится в пункте 23 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, направлен на упрощение данного положения за счет подчеркивания различий между линейными и нелинейными перевозками. В ответ на заданный вопрос было также разъяснено, что в предлагаемом тексте проекта статьи 9 более не имеется специальных ссылок на договоры на объем, поскольку подобные договоры в качестве договоров перевозки охватываются в силу слегка измененных определений (см. A/CN.9/WG.III/WP.61, пункт 16) и поскольку их природа в качестве договоров на объем имеет значение только в связи с теми положениями о свободе договора, в которых они упоминаются, но не в связи с положениями о сфере применения. В отношении подхода к договорам на объем в положении, изложенном в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, были высказаны определенные сомнения, и было сочтено, что, возможно, потребуется дальнейшее рассмотрение этого вопроса.

131. Упрощенный вариант проекта статьи 9, предложенный в документе A/CN.9/WG.III/WP.70, получил высокую оценку и был сочтен предпочтительным некоторыми участниками обсуждения. В то же время было высказано мнение о том, что несколько более подробная детализация положения, изложенного в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, приведет, по всей видимости, к несколько большей вероятности точного толкования.

132. Для учета моментов, вызвавших обеспокоенность в связи с обычным коммерческим использованием ряда терминов, был предложен ряд редакционных поправок, включая возможное разъяснение режима перевозок в секторах перевозки массовых грузов и мелких партий груза, поскольку было сочтено, что в будущем суды при определении применимости проекта конвенции будут, возможно, принимать во внимание характеристики соответствующего сектора перевозок, а не транспортные документы или существующие отношения между сторонами. Была вновь подчеркнута обеспокоенность отсутствием конкретного упоминания о договорах фрахтования и аналогичных договорах. В заключение были внесены предложения редакционного плана, направленные на разъяснение цели положений, изложенных в пунктах 2(b)(i) и (ii), а также порядка их применения.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 9

133. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта статьи 9 проекта конвенции, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, следует заменить текстом проекта статьи 9, содержащимся в пункте 23 документа A/CN.9/WG.III/WP.61.

Проект статьи 10. Применение в отношении определенных сторон

134. Было напомнено, что целью проекта статьи 10 проекта конвенции, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, является обеспечение защиты согласно проекту конвенции для некоторых третьих сторон в случаях, когда договор, например чартер–партия при нелинейных перевозках, не входит в

сферу применения проекта конвенции. Было также напомнено о том, что в пункте 36 документа A/CN.9/WG.III/WP.61 содержится текст, направленный на разъяснение проекта статьи 10, а предложение о том, чтобы Рабочая группа рассмотрела текст, содержащийся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.70, было снято.

135. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что проект статьи 10 касается не защиты третьих сторон согласно проекту конвенции, а, скорее, расширения сферы применения проекта конвенции на третьи стороны и увеличения их ответственности и обязанностей. Было добавлено, что, например, проект статьи 34, ссылка на который содержится в квадратных скобках в проекте статьи 10, устанавливает определенную ответственность грузоотправителя по договору, являющегося держателем транспортного документа. В ответ было отмечено, что согласно проекту статьи 34 грузоотправитель по договору, являющийся держателем транспортного документа, также наделяется правами и иммунитетами грузоотправителя по договору, предусмотренными в главах 8 и 14. Было предложено внести поправку, уточняющую, что положения, которые связывают третью сторону, являющуюся держателем коносамента, условиями арбитражного соглашения по чартер-партии, будут соблюдаться.

Документарный или недокументарный подход

136. Было указано, что к вопросу об установлении сторон, к которым проект конвенции будет применяться в силу проекта статьи 10, могут быть применены два альтернативных подхода: первый из них основывается на выдаче транспортного документа или транспортной электронной записи, а второй альтернативный вариант основывается на перечислении в проекте статьи 10 третьих сторон без установления требования о выдаче транспортного документа или транспортной электронной записи. Было отмечено, что документарный подход использован в тексте документа A/CN.9/WG.III/WP.56, а в тексте проекта статьи 10, предложенном в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, использован недокументарный подход. Было разъяснено, что предложение об использовании недокументарного подхода основывалось на том понимании, что ранее в Рабочей группе предпочтение отдавалось документарному подходу при том условии, что ясный список третьих сторон, которые будут охватываться проектом статьи 10, не сможет быть составлен.

137. Было высказано мнение о том, что применение в статье 10 недокументарного подхода будет лучше отвечать будущим потребностям коммерческой практики в результате снятия требования о наличии документа или электронной записи и создания, таким образом, возможностей для учета прогресса в области электронной торговли. Было добавлено, что обеспокоенность сохранением в проекте статьи 10 проекта конвенции документарного требования становится, как представляется, менее острой с учетом того факта, что упоминаемый документ также может быть необоротным. Однако прозвучали призывы к проявлению осторожности в деле принятия решения об отказе от документарного подхода в проекте статьи 10 без тщательного изучения всех возможных последствий такого крупного изменения существующей в настоящее время системы.

Сохранение ссылки на лицо, упомянутое в статье 34

138. Было отмечено, что в проекте статьи 10 в документе A/CN.9/WG.III/WP.61 содержится заключенная в квадратные скобки ссылка на грузоотправителя по договору, являющегося держателем транспортного документа, как этот грузоотправитель определяется в проекте статьи 34. Определенная поддержка прозвучала включению этой ссылки в перечень лиц в проекте статьи 10, поскольку это лицо не является стороной договора перевозки, однако принимает на себя определенные обязательства грузоотправителя по договору и должно иметь право на защиту, предоставляемую в результате включения в содержащийся в проекте статьи 10 перечень. Однако было также высказано противоположное мнение о том, что грузоотправитель по договору, являющийся держателем транспортного документа, принимает на себя всю ответственность и обязательства грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 34 и что включение конкретной ссылки на грузоотправителя по договору, являющегося держателем транспортного документа, в проект статьи 10 может вызвать трудности толкования, если для такого грузоотправителя будет предусматриваться иной режим, чем просто для грузоотправителя по договору.

Вариант А или вариант В проектов пунктов 10(a) и (b)

139. Далее было отмечено, что в проекты пунктов 10(a) и (b) в документе A/CN.9/WG.III/WP.61 включены два набора формулировок в квадратных скобках: в варианте А говорится о первоначальных сторонах договора перевозки, а в варианте В содержатся ссылки на перевозчика и грузоотправителя по договору. Было высказано мнение о том, что было бы уместно отдать предпочтение ссылкам на "перевозчика" и "грузоотправителя по договору", поскольку эти термины определяются в проекте конвенции, а определения термина "первоначальные стороны" не имеется. Было, однако, также высказано мнение о том, что использование терминов "перевозчик" и "грузоотправитель по договору" может создать трудности толкования с учетом терминов, используемых в коммерческой практике, например, в случае чартер-партий, стороной которых является не грузоотправитель по договору или перевозчик, а первоначальная сторона договора.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 10

140. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта статьи 10 проекта конвенции, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, следует заменить текстом проекта статьи 10, содержащимся в пункте 36 документа A/CN.9/WG.III/ WP.61;
- рассмотрение вопроса о сохранении ссылки на "лицо, указанное в проекте статьи 34" в проекте статьи 10 проекта конвенции следует отложить до завершения обсуждения проекта статьи 34; и
- ссылки на первоначальные стороны договора о перевозке (вариант А) следует сохранить в проектах пунктов 10(a) и (b), а ссылки на перевозчика и грузоотправителя по договору (вариант В) следует исключить.

Проект статьи 20. Ответственность морских исполняющих сторон

141. Было напомнено о предложении включить новый пункт 20(5), как он содержится в пункте 44 документа A/CN.9/WG.III/WP.61. Было указано, что целью данного проекта положения является разрешение определенных трудностей, связанных с взаимодействием проекта статьи 8, касающегося общей сферы применения проекта конвенции, и проекта статьи 20, касающегося ответственности морских исполняющих сторон. В частности, включение этого проекта положения направлено на то, чтобы избежать применения проекта конвенции к тем морским исполняющим сторонам, которые полностью выполняют свои обязанности в странах, не являющихся договаривающимися государствами.

142. В ответ на заданный вопрос было разъяснено, что формулировки "первоначально получен" и "окончательно сдан" в проекте пункта 20(5) согласуются с текстом, принятым в проекте статьи 77 (см. A/CN.9/591, пункт 41), и что эти ссылки предполагается включить в качестве разъяснений, позволяющих избежать ситуаций применения проекта конвенции к морским исполняющим сторонам, перевозящим груз из какой-либо страны, не являющейся договаривающимся государством, в другую такую же страну, при том что в ходе рейса перевалка груза происходит в порту договаривающегося государства.

143. В ответ на другой заданный вопрос было разъяснено, что в проекте пункта 20(5) упоминается "место" получения или доставки груза, а не "порт", поскольку ссылка на "порт" привела бы к появлению пробела в сфере применения в период, когда груз находится на попечении морской исполняющей стороны, в ситуациях, когда морская исполняющая сторона получает или доставляет груз в каком-либо месте внутри страны за пределами района порта.

144. Было высказано мнение о том, что текст проекта конвенции следует изучить на предмет выявления других ссылок на морские исполняющие стороны и решения вопроса о том, следует ли в проекте пункта 20(5) исключить только применение проекта статьи 20 или же речь должна идти о всем проекте конвенции.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 20(5)

145. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- в проект конвенции следует включить текст проекта пункта 20(5), содержащийся в пункте 44 документа A/CN.9/WG.III/WP.61; и
- Секретариату следует предложить изучить другие ссылки на морские исполняющие стороны в проекте конвенции, с тем чтобы убедиться в уместности указания на неприменение "настоящей статьи".

Проект статьи 94 применительно к действительности некоторых договорных положений

146. Рабочей группе было напомнено о содержании проекта статьи 94, в пункте 1 которого речь идет об императивном характере проекта конвенции в отношении обязательств и ответственности перевозчика или морской исполняющей стороны, а в пункте 2 – в отношении обязательств и

ответственности грузоотправителя по договору, грузоотправителя, грузополучателя, распоряжающейся стороны, держателя и являющегося держателем транспортного документа грузоотправителя по договору, о котором говорится в проекте статьи 34.

Варианты, содержащиеся в документах A/CN.9/WG.III/WP.56 и A/CN.9/WG.III/WP.61

147. Рабочая группа вначале рассмотрела общий вопрос о том, какой текст проекта статьи 94 предпочтительнее: в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 или в документе A/CN.9/WG.III/WP.61. В целом возобладало мнение о том, что содержание обоих вариантов текста по своей целенаправленности является идентичным, но что формулировка текста, содержащегося в пункте 46 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, является более точной и потому предпочтительной.

Проект пункта 94(2)

148. Рабочей группе было напомнено о содержании проекта пункта 94(2), который приводится в квадратных скобках как в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, так и в документе A/CN.9/WG.III/WP.61 и который непосредственно посвящен вопросу о возможном императивном характере проекта конвенции по отношению к обязательствам и ответственности грузоотправителя по договору, грузоотправителя, грузополучателя, распоряжающейся стороны, держателя или являющегося держателем транспортного документа грузоотправителя по договору, о котором говорится в проекте статьи 34. Вопросы, поднятые в ходе проходившего в Рабочей группе рассмотрения, касались следующего: сохранять или не сохранять текст проекта пункта 94(2) в полном объеме и, если сохранять, то исключать или не исключать формулировку "[или расширяет]", содержащуюся в подпунктах (a) или (b) данного пункта.

149. Было предложено полностью исключить проект пункта 94(2), поскольку было сочтено, что в торговом праве императивные положения необходимы только для обеспечения защиты некоторых сторон, в частности сторон, не обладающих достаточно сильными переговорными позициями, и было высказано мнение, что стороны, о которых говорится в проекте пункта 94(2), в такой защите не нуждаются. В пользу исключения пункта 94(2) были приведены и другие доводы, в частности, было высказано мнение о том, что необходимость включения императивных положений с целью обеспечения защиты грузоотправителя по договору и других сторон следует оценивать на постатейной основе, а не включать общее положение, такое как проект пункта 94(2). Определенную поддержку получило как это последнее мнение, так и предложение об исключении проекта пункта 94(2) в целом.

150. Рабочая группа заслушала также точку зрения о том, что проект пункта 94(2) следует сохранить, а квадратные скобки, в которые он заключен, снять, поскольку, как было заявлено, данное положение служит надлежащим противовесом аналогичному положению в проекте пункта 94(1), устанавливающему обязательства и ответственность перевозчика. Было также отмечено, что защитой на основании проекта конвенции должны пользоваться не только грузоотправители по договору и перевозчики, но и грузополучатели, и что грузополучатели должны иметь возможность опираться на стандарты,

сформулированные в рамках проекта конвенции для грузоотправителей по договору и перевозчиков, без риска отхода от этих стандартов. Было также выражено мнение, что сохранение ряда императивных положений в проекте конвенции также способствует бесперебойному и надежному осуществлению операций по перевозке грузов.

151. В отношении формулировки "[или расширяет]", которая содержится в подпунктах (a) и (b) проекта пункта 94(2), было высказано мнение, что ее следует исключить по крайней мере из подпункта (b), поскольку увеличение предусматриваемого в проекте конвенции в настоящее время неограниченного уровня ответственности грузоотправителя по договору не представляется возможным. В то же время была высказана противоположная точка зрения о том, что эту формулировку следует сохранить в тексте, а квадратные скобки исключить, с тем чтобы обеспечить защиту грузоотправителям по договору, которые уже несут основанную на вине неограниченную ответственность, от возможного распространения на них режима неограниченной строгой ответственности в силу договорных положений, изменяющих стандарт для обязательств грузоотправителя по договору с ответственности, основывающейся на вине, до строгой ответственности. Каждая из этих точек зрения получила определенную поддержку.

152. Было предложено приостановить рассмотрение проекта пункта 94(2) до тех пор, пока Рабочая группа не рассмотрит проект главы 8 об обязательствах грузоотправителя по договору позднее в ходе текущей сессии. Несмотря на высказанные предостережения о том, что подобный порядок работы не приведет к решению всех неурегулированных вопросов в связи с проектом пункта 94(2), поскольку его действие не ограничивается грузоотправителями по договору, было сочтено, что рассмотрение проекта главы 8 тем не менее может оказать содействие в этой связи.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 94

153. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта пункта 94(1) можно сохранить в проекте конвенции в том виде, в каком он приводится в пункте 46 документа A/CN.9/WG.III/WP.61; и
- проект пункта 94(2) будет в настоящее время сохранен в том виде, в каком он приводится в пункте 46 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, а рассмотрение этого текста будет возобновлено после того, как Рабочая группа обсудит проект главы 8 об обязательствах грузоотправителя по договору.

Проект статьи 95. Специальные правила в отношении договоров на объем

154. Рабочей группе было напомнено, что на своей шестнадцатой сессии она обратилась к Международному морскому комитету с просьбой подготовить документ, разъясняющий режим договоров на объем в проекте конвенции, с тем чтобы дополнительно проиллюстрировать как правовые, так и практические последствия (см. A/CN.9/591, пункты 221 и 244), и что в ответ на эту просьбу подобный документ был подготовлен (A/CN.9/WG.III/WP.66). Рабочей группе было также напомнено о предшествующей работе, которая была проделана в

ходе ее пятнадцатой сессии (см. A/CN.9/576, пункты 52–104) в связи с подготовкой проектов положений о договорах на объем и результатом которой стал нынешний тщательно разработанный компромиссный текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. В заключение было также указано, что несколько измененный текст положений о договорах на объем был представлен на рассмотрение Рабочей группы в документе A/CN.9/WG.III/WP.61 (см. пункт 49), однако этот несколько пересмотренный текст является лишь вариантом с улучшенной редакцией, за исключением тех мест, где прямо указывается иное (см. A/CN.9/WG.III/WP.61, пункты 49–61).

Проект пункта 95(1)

155. Несмотря на широкое согласие, достигнутое Рабочей группой на ее пятнадцатой сессии в отношении подхода к концепции свободы договора применительно к договорам на объем, была вновь высказана определенная озабоченность в связи с возможным злоупотреблением договорами на объем с целью отхода от положений проекта конвенции, особенно в тех случаях, когда договоры на объем могут быть связаны с крупными перевозками. Было высказано опасение, что установление столь широкого принципа свободы договора, позволяющего отступать от императивных положений конвенции, отнюдь не отвечает поставленным целям, и было выражено мнение о предпочтительности выработки такого подхода, который предполагал бы перечисление конкретных положений, применительно к которым будет допускаться отход. Другая точка зрения заключалась в том, что в результате совместного действия пунктов 1 и 5 проекта статьи 95 и определения договоров на объем в проекте статьи 1 снимаются ранее высказанные сомнения в отношении достаточности уровня защиты для сторон договора. Кроме того, обеспокоенность была выражена в связи с тем, что, хотя в целом некоторая свобода договора желательна и практика заключения договоров на объем как таковая не вызывает существенных возражений, пункт 1(b), возможно, не обеспечивает достаточной защиты для сторон таких договоров.

156. В целом в Рабочей группе была высказана решительная поддержка как режиму договоров на объем в проекте конвенции в целом, так и измененной редакции текста проекта пункта 95(1), содержащейся в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61. Было высказано мнение, что рамки договора на объем обеспечивают достаточное равновесие между необходимой коммерческой гибкостью для отхода в определенных ситуациях от положений проекта конвенции и обеспечением в то же время надлежащей защиты для сторон договора.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 95(1)

157. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- следует принять проект пункта 95(1), содержащийся в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, как с точки зрения использованного подхода, так и с точки зрения улучшенной редакции.

Проект пункта 95(4) – положения, отход от которых не допускается

158. Рабочая группа затем рассмотрела вопрос о целесообразности включения в режим договоров на объем, предусматриваемый проектом конвенции, положения, содержащего перечисление абсолютно императивных норм, отход от которых допускаться не будет, несмотря ни на какие соглашения, такого как положение, содержащееся в проекте пункта 95(4), приведенном в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/ WP.61.

159. По поводу включения такого положения в проект конвенции были высказаны некоторые опасения, поскольку было сочтено, что впоследствии оно может быть использовано для толкования проекта конвенции таким образом, чтобы вновь ввести концепцию непреложных обязательств, использования которой столь тщательно стремились избежать при подготовке проектов положений. Было высказано мнение, что доктрина непреложных обязательств может быть использована в некоторых правовых системах с целью преодоления содержащихся в проекте конвенции положений о распределении ответственности в тех случаях, когда имеют место множественные причины утраты или повреждения груза, и что такой результат будет крайне нежелательным. Кроме того, была выражена точка зрения, что положение, подобное проекту пункта 95(4), принесет мало практической пользы независимо от того, будет ли оно включено или нет, поскольку, как было сочтено, в нем неизбежно будут перечисляться положения, которые явно являются императивными и отход от которых не допускается. Согласно еще одному высказанному мнению, стороны договора на объем должны обладать полной свободой договора, когда единственным обязательством, от которого невозможно отступить, будет ответственность за преднамеренные действия или небрежность.

160. Вместе с тем решительную поддержку получило предложение о включении положения с перечислением императивных положений, отход от которых в соответствии с режимом договоров на объем, предусмотренным в проекте конвенции, не будет допускаться ни при каких обстоятельствах. Было высказано мнение, что, даже если применительно к проекту конвенции существует опасность возрождения доктрины непреложных обязательств, ситуация, при которой список абсолютно императивных положений будет определяться в ходе судебного толкования положений проекта конвенции, была бы намного более опасной. Кроме того, было сочтено, что включение такого положения, как проект пункта 95(4), является важной составной частью общего компромиссного предложения, призванного обеспечить достаточную защиту для договаривающихся сторон в рамках режима договоров на объем.

Перечень положений, содержащийся в проекте пункта 95(4)

161. Рабочая группа рассмотрела также вопрос о том, какие положения следует включить в перечень, содержащийся в проекте пункта 95(4). Были высказаны некоторые соображения относительно того, что в перечне в проекте пункта 95(4) следует сохранить только те положения, которые имеют заслуживающий защиты компонент публичного порядка, такие, например, как проект статьи 16 об обязательстве в отношении мореходного состояния и проект статьи 33, касающийся опасных грузов. Были выражены определенные сомнения в отношении включения в перечень в проекте пункта 95(4) проекта статьи 30, содержащего обязательство грузоотправителя по договору предоставлять

информацию и инструкции. Далее были высказаны сомнения в достаточной ясности формулировки текста, содержащего ссылку на проект статьи 66. Хотя было сочтено, что стороны не должны иметь возможности отходить от положений, предусматривающих ответственность за преднамеренные действия, было указано, что формулировка этого запрета в тексте проекта пункта 95(4) является нечеткой и требует доработки. Были высказаны предложения относительно расширения перечня положений, приводимого в проекте статьи 95(4), например, за счет включения в него проектов статей 11, 13, 14(1) и 17. В заключение была выражена поддержка мнению о том, что все ссылки, которые в настоящее время включены в проект пункта 95(4) в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, следует сохранить в тексте, а квадратные скобки исключить.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 95(4)

162. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта пункта 95(4) следует сохранить в проекте конвенции в том виде, в каком он содержится в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61;
- квадратные скобки в проекте пункта 95(4) следует снять, а ссылки, которые в них заключены, – сохранить; и
- ссылку на проект статьи 66 следует сохранить и должным образом уточнить.

Проект пункта 95(5)(b)

163. Рабочая группа рассмотрела измененный текст проекта пункта 95(5)(b), который представлен в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61 и который посвящен условиям, в соответствии с которыми третьи стороны могут соглашаться на обязательность положений договора на объем. Было разъяснено, что цель первого предложения проекта пункта 95(5)(b) состоит в установлении принципа, в соответствии с которым третьи стороны не будут связаны положениями договора на объем согласно проекту конвенции, если только они прямо не согласятся на обязательность для них таких положений. Было объяснено также, что во втором предложении проекта пункта 95(5)(b) речь идет о вопросах, связанных с доказыванием такого прямого согласия, и что, в частности, он направлен на то, чтобы не допустить такой ситуации, когда согласие с документом, содержащим стандартные условия, может быть истолковано как прямое согласие на обязательность положений договора на объем, отступающих от положений проекта конвенции.

164. Хотя было высказано мнение о том, что второе предложение следует исключить из проекта пункта 95(5)(b), поскольку с учетом первого предложения оно становится излишним, решительную поддержку получила идея сохранения второго предложения в его нынешнем виде, так как в нем устанавливается важная гарантия для третьих сторон путем определения минимальных требований для выражения такого согласия.

165. В ответ на прозвучавший в этой связи вопрос было указано, что третьи стороны, которые не выражают прямого согласия на обязательность для них

положений договора на объем в соответствии с проектом статьи 95, получают защиту на основании общего режима проекта конвенции и не будут связаны положениями договора на объем, отступающими от положений проекта конвенции. Далее было отмечено, что, например, когда договором на объем ответственность перевозчика ограничивается суммой, меньшей, чем та, которая установлена в проекте конвенции, третья сторона, которая не выразила своего прямого согласия на обязательность для нее положений договора, не будет связана содержащимся в нем более низким уровнем ограничения и сможет получить компенсацию за утрату в полном объеме, разрешенном согласно уровню ограничения, установленному в проекте конвенции. В то же время было высказано мнение о том, что в тексте проекта статьи следует непосредственно оговорить последствия отсутствия прямого согласия третьей стороны с условиями договора на объем.

166. Были высказаны опасения в связи с тем, что второе предложение проекта пункта 95(5)(b), касающееся требований, которые должны быть соблюдены, чтобы положения договора на объем приобрели силу для третьих сторон, может создать трудности для толкования. Было предложено более четко отразить в проекте данного положения содержащиеся в нем два требования, а именно: существование обязательства первоначальной стороны информировать третью сторону относительно отступлений от положений проекта конвенции и недостаточность для выполнения требования о прямом согласии такого порядка, при котором это согласие оговаривается в общедоступном прейскуранте цен и услуг перевозчика, транспортном документе или транспортной электронной записи.

167. Далее было предложено предусмотреть в проекте пункта 95(5)(b) такой порядок, который не будет позволять стороне, по вине которой третья сторона не выразила прямого согласия, поскольку, например, не была уведомлена данной стороной об отступлениях от положений проекта конвенции, воспользоваться своей собственной ошибкой и ссылаться на те положения проекта конвенции, действие которых было прекращено в результате отхода. Далее было объяснено, что, например, в том случае, когда стороны договора на объем согласились ограничить ответственность за утрату груза пределом, превышающим тот, который установлен в проекте конвенции, и когда перевозчик не поставил третью сторону в известность о таком отходе, перевозчик не должен иметь возможности ссылаться на более низкий предел ответственности, установленный в проекте конвенции, а должен нести ответственность по условиям, согласованным в договоре на объем, несмотря на отсутствие прямого согласия третьей стороны.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 95(5)(b)

168. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- принципы, положенные в основу проекта пункта 95(5)(b), содержащегося в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, являются приемлемыми; и
- Секретариату следует подготовить новый текст проекта пункта 95(5)(b) с учетом мнений, о которых говорилось выше.

Проект пункта 95(5)(с)

169. Затем Рабочая группа рассмотрела целесообразность сохранения текста проекта пункта 95(5)(с) в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, согласно которому бремя доказывания того, что отступление от положений проекта конвенции является действительным, возлагается на сторону, ссылающуюся на отступление, сделанное в договоре на объем. Было пояснено, что сфера применения проекта положения была расширена по сравнению с аналогичным положением, содержащимся в последнем предложении проекта пункта 95(6)(b) документа A/CN.9/WG.III/WP.56, с тем чтобы правило о бремени доказывания охватывало любую сторону, ссылающуюся на отступление от положений проекта конвенции. Поддержку получил новый текст проекта пункта 95(5)(с), как он содержится в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 95(5)(с)

170. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- следует принять проект пункта 95(5)(с), содержащийся в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61.

Проект статьи 96. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов

171. Было предложено исключить проект статьи 96 из проекта конвенции, поскольку перевозки живых животных представляют собой особый сектор перевозок, который, согласно традиции, не регулируется Гаагскими и Гаагско–Висбийскими правилами. В ответ было отмечено, что Рабочая группа уже приняла решение о сохранении этого проекта положения (см. A/CN.9/572, пункт 109). Далее было предложено подготовить определенные изменения редакционного характера с учетом предложений, содержащихся в пунктах 63–67 документа A/CN.9/WG.III/WP.61.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 96

172. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- содержание проекта статьи 96, приведенного в пункте 62 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, является приемлемым при условии внесения любых необходимых изменений редакционного характера.

Обязательства грузоотправителя по договору – глава 8

173. Рабочей группе было напомнено о том, что в последний раз она рассматривала главу проекта конвенции, посвященную обязательствам грузоотправителя по договору, на своих тринадцатой и шестнадцатой сессиях (см. A/CN.9/552, пункты 118–161, и A/CN.9/591, пункты 104–187, соответственно). Было также указано на то, что предложения, касающиеся обязательств грузоотправителя по договору, были представлены на рассмотрение Рабочей группы на ее нынешней сессии (A/CN.9/WG.III/WP.67 и A/CN.9/WG.III/WP.69).

174. Рабочая группа согласилась с предложением, что ей следует рассматривать обязательства грузоотправителя по договору на основе предложенного пересмотренного текста, содержащегося в представленных документах, с учетом тех неурегулированных вопросов, которые, как это было сочтено, имеют ключевое значение:

а) следует ли изменить предусматриваемое в проекте статьи 29 обязательство перевозчика оказывать помощь грузоотправителю по договору путем представления информации и инструкций, с тем чтобы изложить это положение как право грузоотправителя по договору запрашивать и получать разумную информацию или как общее положение, основывающееся на взаимном сотрудничестве между грузоотправителем по договору и перевозчиком, и следует ли с учетом принятого решения по этому вопросу сохранить проект статьи 18;

б) следует ли расширить сферу применения проекта статьи 29, с тем чтобы ее действие распространялось на проект статьи 30 и, возможно, на проект статьи 33;

с) надлежащая формулировка предусматриваемого в проекте пункта 30(б) обязательства относительно соблюдения грузоотправителем по договору правил, положений и других требований компетентных органов;

д) предусматриваемый в проекте конвенции режим убытков, вызванных задержкой со стороны как грузоотправителя по договору, так и перевозчика; и

е) любые касающиеся обязательств грузоотправителя по договору дополнительные вопросы, которые вызывают обеспокоенность Рабочей группы.

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

175. Рабочая группа была проинформирована о том, что имеются три варианта проекта статьи 29, которые предлагаются на ее рассмотрение в пункте 14 документа A/CN.9/WG.III/ WP.67: варианты А, В и С, – а также дополнительный текст проекта статьи 29, который изложен в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/ WP.69 и который идентичен варианту С, за исключением другого названия этого положения и использования в тексте на английском языке слова "cargo" вместо слова "goods".

Вариант А, В или С проекта статьи 29

176. Хотя прозвучало мнение о том, что вариант А, как представляется, мало чем отличается по существу от варианта В, вариант А, текст которого приводится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56, получил весьма незначительную поддержку в Рабочей группе.

177. Ряд делегаций по различным причинам отдали предпочтение тексту варианта В. Хотя вариант В сформулирован как изложение права грузоотправителя по договору, он, как было указано, должным образом отражает идею, которой отдала предпочтение Рабочая группа на своей предыдущей сессии (см. A/CN.9/591, пункты 121–127) и которая заключается в том, что первоочередное внимание в данном положении следует уделить взаимному сотрудничеству грузоотправителя по договору и перевозчика в деле

представления информации и успешного исполнения договора перевозки. Было сочтено, что такой подход проявляется особенно ясно в результате ссылок в проекте статьи 29 на проекты статей 28 и 30, в которых устанавливаются основные обязательства грузоотправителя по договору, и что, таким образом, ясно указывается на то, что перевозчик должен предоставлять грузоотправителю по договору необходимую помощь, с тем чтобы позволить ему выполнить эти обязательства. Было высказано мнение о том, что в вариант В после слова "информация" следует включить формулировку "которая известна перевозчику и может быть оговорена грузоотправителем по договору". Точка зрения о том, что требование о предоставлении перевозчиком информации, устанавливаемое в варианте В, должно быть в той или иной мере ограниченным, получила определенную поддержку, однако было высказано мнение, что включение предложенного текста может слишком облегчить для перевозчика отказ в оказании грузоотправителю по договору помощи путем предоставления необходимой информации.

178. Прозвучала поддержка и в отношении варианта С проекта статьи 29. Было выражено мнение, что вариант С представляет собой более общее положение, лучше отражающее мнение, которому отдала предпочтение Рабочая группа на своей последней сессии, как об этом говорится в вышеприведенном пункте. Определенная обеспокоенность была высказана в отношении концепции "добросовестности" применительно к устанавливаемому в варианте С обязательству, поскольку это понятие, широко используемое в некоторых правовых системах, в других правовых системах может рассматриваться как простое "назидание".

179. В то же время прозвучало также мнение о том, что между вариантами В и С не имеется существенных различий, причем ряд участников обсуждения указали на трудность в выборе между этими двумя вариантами. Было высказано общее согласие с тем, что вариант С носит более широкий и общий характер по сравнению с вариантом В, однако была выражена обеспокоенность в связи с тем, что в варианте С предусматривается, возможно, настолько общая и базовая ответственность, что в нем не оговаривается достаточно конкретно какое-либо юридическое право или обязательство. Было сочтено, что вариант В лучше выполняет эту функцию и что он является результатом использования промежуточного подхода между конкретным изложением твердых обязательств и установлением общей обязанности обеих сторон сотрудничать друг с другом. Кроме того, некоторые участники обсуждения выразили мнение, что если Рабочая группа не примет каких-либо конкретных ограничений в отношении информации, которую должен будет представлять перевозчик согласно варианту В, или если ссылка на проект статьи 30 будет исключена из варианта В (см. пункты 182-184 и 186 ниже), то вариант С будет представлять собой наилучший текст для проекта статьи 29.

180. Было высказано предположение о том, что, с учетом важности взаимного обязательства грузоотправителя по договору и перевозчика сотрудничать в предоставлении информации, необходимой для исполнения договора перевозки, было бы, возможно, целесообразно отнести этому обязательству более видное место в проекте главы. Была высказана мысль о том, что возможным способом достижения этого было бы включение содержания проекта статьи 29 в проект пункта 28(1). Другое предложение редакционного характера состояло в том,

чтобы расширить содержащуюся в настоящее время в варианте С формулировку "информация и инструкции, требуемые для безопасной обработки и перевозки груза", которая может быть истолкована излишне ограничительно как относящаяся только к проектам пунктов 30(a) и (b) (см. пункты 183 и 184 ниже).

181. Кроме того, было высказано еще одно мнение о том, что основанием для ответственности грузоотправителя по договору является проект статьи 31 и что в той мере, в которой в этом ключевом положении используется основывающийся на вине стандарт ответственности грузоотправителя по договору за нарушение его обязательств по проектам статей 28 и 30, необходимости в проекте статьи 29 не имеется и его следует исключить. Хотя предложение просто исключить проект статьи 29 поддержки не получило, было решительно поддержано мнение о том, что результаты обсуждений в Рабочей группе относительно проектов статей 29 и 30 зависят от рассмотрения проекта статьи 31, в котором применительно к обязательствам грузоотправителя по договору устанавливается надлежащий основывающийся на вине стандарт ответственности. Кроме того, было отмечено, что отношение к проводимому обсуждению имеет также и проект пункта 17(3)(h), поскольку в нем предусматривается полное или частичное освобождение перевозчика от ответственности в случае, когда он сможет доказать, что утрата или повреждение груза произошли в результате действий или бездействия грузоотправителя по договору.

Ссылка в проекте статьи 29 на проект статьи 30

182. Было предложено расширить сферу применения проекта статьи 29 и включить в него ссылку на проект статьи 30, а также, возможно, на проект пункта 33(2). Было высказано мнение, что ограничить сферу охвата нынешнего текста проекта статьи 30 с помощью специальных формулировок может оказаться затруднительным, но что порядок, при котором действие этого положения будет оговариваться взаимными обязательствами, предусматриваемыми в проекте статьи 29, будет представлять собой надлежащий способ ограничения объема обязательств грузоотправителя по договору по проекту статьи 30.

183. Были высказаны определенные сомнения относительно целесообразности включения ссылки на проект статьи 30 в проект статьи 29. Согласно одному из мнений, ссылка в проекте статьи 29 на проект статьи 28 является уместной, поскольку целью проекта статьи 29 является предоставление грузоотправителю по договору любой необходимой помощи с точки зрения получаемой от перевозчика информации, с тем чтобы грузоотправитель по договору смог выполнить свое обязательство по надлежащей подготовке груза к перевозке. Было сочтено, что обязательства грузоотправителя по договору, устанавливаемые в проекте статьи 30, относятся к информации, которая в значительной степени, если не полностью, уже находится в распоряжении этого грузоотправителя и что, таким образом, перевозчик не может оказать ему помощи в получении информации. В частности было отмечено, что в пунктах (a) и (c) проекта статьи 30 говорится об обработке и характеристиках груза, а в этих вопросах, согласно высказанной точке зрения, перевозчик вряд ли может предоставить какую-либо помощь. Эта точка зрения получила определенную поддержку.

184. В то же время определенная обеспокоенность была высказана в отношении конкретных пунктов проекта статьи 30. Некоторая поддержка была выражена охвату в проекте статьи 29 пункта (а), однако более значительную поддержку получило предложение о включении только ссылки на проект пункта 30(б). Было сочтено, что упоминание о "предполагаемой перевозке" в пункте (б) очевидно требует, чтобы перевозчик предоставил грузоотправителю по договору определенную информацию, с тем чтобы позволить этому грузоотправителю выполнить его обязанности согласно этому пункту. Было высказано опасение, что включение в проект пункта 29 ссылки на проект пункта 30(б) приведет к установлению чрезмерных условий применительно к требованию, оговариваемому в пункте (б), и даже может вызвать бесконечную череду обвинений со стороны грузоотправителя по договору и перевозчика в том, что противная сторона не предоставила информации. В связи с этим примером было высказано, в частности, предположение о том, что более общая формулировка проекта статьи 29, содержащаяся в рассмотренном выше варианте С (см. выше пункты 179 и 180), является предпочтительной по сравнению с вариантом В, поскольку она позволяет избежать подобных трудностей, обусловленных чрезмерной детализацией.

Сохранение проекта статьи 18

185. Было высказано мнение, что решение Рабочей группы относительно выбора между вариантами А, В или С проекта статьи 29 в определенной мере зависит от ее решения относительно сохранения проекта статьи 18 в тексте проекта конвенции. В то же время было напомнено о том, что на своей последней сессии Рабочая группа приняла решение, что проект статьи 18 следует исключить в предварительном порядке, до получения инструкций рядом делегаций (см. A/CN.9/591, пункты 184–187). Хотя было высказано мнение о том, что если Рабочая группа решит сохранить общее положение в варианте С проекта статьи 29, то она, возможно, пожелает рассмотреть также и вопрос о том, следует ли сохранить более конкретное изложение ответственности перевозчика за непредставление информации и инструкций, как об этом говорится в проекте статьи 18, Рабочая группа постановила исключить проект статьи 18 из проекта конвенции.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проектов статей 29 и 18

186. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- Секретариату следует предложить пересмотреть текст проекта статьи 29 на основе подхода, использованного в варианте С в пункте 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.67, и внести ряд редакционных изменений для учета вызвавших обеспокоенность моментов, о которых говорилось выше; и
- проект статьи 18 следует исключить из текста проекта конвенции.

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

187. Рабочей группе было напомнено о том, что на ее рассмотрение были представлены три альтернативных текста проекта пункта 30(б): варианты А и В

в пункте 20 документа A/CN.9/WG.III/WP.67, а также вариант, предложенный в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.69. Было разъяснено, что вариант А представляет собой текст проекта пункта (b), как он приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, и что текст в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.69 незначительно отличается от варианта В как применительно к вводной части проекта статьи 30, так и к собственно тексту пункта (b).

Вводная часть проекта статьи 30

188. Было разъяснено, что текст вводной части проекта статьи 30, предложенный в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.69, после слова "документы" содержит слова "какие имеют отношение к грузу". Включение этой формулировки в вводную часть пункта 30 получило общее одобрение, поскольку это уточняет устанавливаемые обязательства и является целесообразным с точки зрения сферы действия данного проекта статьи.

Текст проекта пункта 30(b)

189. Определенное предпочтение было выражено варианту А проекта пункта 30(b), поскольку он представляет собой простое редакционное решение для положения, которое, как утверждалось, станет весьма сложным, если будет предпринята попытка придать ему еще более конкретный характер. В то же время была выражена обеспокоенность в связи с тем, что вариант А является слишком широким и неясным и что требуется более значительная детализация, с тем чтобы установить надлежащие границы обязательств грузоотправителя по договору в отношении информации.

190. Было разъяснено, что, хотя концепция основывающейся на вине ответственности со стороны грузоотправителя по договору, как она излагается в проекте статьи 31, окажет помощь в сокращении объема обязательств грузоотправителя по договору по проекту статьи 30, дальнейшие уточнения в проекте пункта 30(b) были также сочтены необходимыми. Было разъяснено, что текст проекта пункта 30(b), как он приводится в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.69, направлен на то, чтобы оговорить, что информация, запрашиваемая у грузоотправителя по договору для соблюдения правил и положений правительственных органов, будет, по всей вероятности, запрашиваться в случае двух альтернативных сценариев: либо представление такой информации будет требоваться от грузоотправителя по договору в силу применяемого закона, либо перевозчик будет своевременно информировать грузоотправителя по договору о необходимости в такой информации. Далее было сочтено, что от грузоотправителя по договору не будет требоваться представления информации, если такая информация уже является разумно доступной для перевозчика.

191. Хотя прозвучала общая поддержка более конкретному тексту проекта пункта 30(b), содержащемуся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.69, определенная обеспокоенность была выражена в отношении его структуры. Было высказано мнение, что если ссылка на "применимое законодательство" в проекте подпункта (i) преследует цель указать на императивные нормы публичного права, то она не должна приводиться в качестве альтернативы подпункту (ii), поскольку нормы публичного права будут применяться независимо от того, упоминаются ли они в проекте конвенции или нет. Далее

были заданы вопросы относительно тех видов сценариев, которые предусматриваются согласно проекту подпункта (i). В ответ было разъяснено, что целью является удовлетворение, например, некоторых требований в сфере безопасности, например требований о том, чтобы перевозчик представил информацию, указываемую в манифесте – а ее необходимо будет получить от грузоотправителя по договору, – таможенными властям в соответствующей стране за 24 часа до погрузки на судно груза, предназначенного для ввоза в эту страну.

192. Кроме того, в связи с текстом проекта пункта 30(b), содержащимся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.69, был поднят ряд вопросов редакционного характера. Была выражена обеспокоенность в связи с использованием формулировки "государственные органы", которая была сочтена расплывчатой, и было высказано предположение о том, что более целесообразно было бы использовать такие слова, как "местные власти", "публичные органы" или просто "органы". Кроме того, определенные опасения были высказаны относительно уточнения содержания формулировки "правила и положения" и было сочтено, что к рассмотрению этого текста потребуются, возможно, вернуться. Далее ряд опасений был высказан относительно использования формулировки "применимое законодательство", которая, как было указано, может относиться как к закону, регулирующему договор перевозки, так и к нормам публичного права, и было высказано мнение о том, что более значительную ясность в этом вопросе можно было бы, по всей видимости, обеспечить просто за счет исключения этих слов. Кроме того, был задан вопрос об уместности формулировки "применимое законодательство требует от грузоотправителя по договору", поскольку ситуация, при которой какое-либо законодательство будет оговаривать лицо, от которого требуется предоставление подобной информации, является маловероятной. В дополнение к этому было предложено заменить слова "своевременно сообщает" словами "своевременно уведомляет", а также включить ссылку на "предполагаемую перевозку", аналогично тому, как это сделано в тексте варианта А.

193. Кроме того, ряд делегаций, в свете вышеизложенных обсуждений в Рабочей группе, подчеркнули важность сохранения основывающегося на вине режима ответственности перевозчика по договору согласно проекту статьи 31.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 30(b)

194. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта статьи 30(b) должен основываться на тексте, содержащемся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.69; и
- Секретариату следует предложить внести необходимые изменения в текст с учетом вызвавших обеспокоенность моментов, о которых говорилось в вышестоящих пунктах.

Проект статьи 33. Специальные правила в отношении опасных грузов

Требование в отношении обязательства, аналогичного обязательству, содержащемуся в проекте статьи 29

195. Рабочей группе было напомнено о том, что в ходе ее шестнадцатой сессии были высказаны опасения по поводу того, что пункт проекта статьи 33, в

котором речь идет об обязательстве грузоотправителя по договору маркировать или обозначать опасный груз в соответствии с применимыми местными правилами в зависимости от этапа перевозки, может возложить чрезмерное бремя на грузоотправителя по договору, если у него не будет информации о предполагаемом маршруте перевозки (см. A/CN.9/591, пункт 163). Тогда же было высказано предположение, что, возможно, целесообразно включить в текст требование к перевозчику в отношении предоставления грузоотправителю по договору необходимой информации, с тем чтобы грузоотправитель по договору имел возможность выполнить свои обязательства, предусмотренные в проекте статьи 33. В ответ на эти опасения было предложено включить в данное положение текст нового проекта пункта 33(4), представленный в пункте 31 документа A/CN.9/WG.III/WP.67.

196. С учетом решения Рабочей группы о пересмотре текста варианта С проекта статьи 29, подготовленного на основе общего обязательства взаимного сотрудничества между грузоотправителем по договору и перевозчиком (см. пункт 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.67), было заявлено, что текст проекта пункта 33(4) не отвечает поставленной цели, поскольку в этом тексте предполагается отразить более конкретные обязательства, содержащиеся в варианте В проекта статьи 29. В Рабочей группе общую поддержку получило мнение о том, что если должным образом отредактировать текст на основе подхода, использованного в варианте С проекта статьи 29, то необходимость в проекте пункта 33(4) отпадет.

197. Однако были высказаны некоторые опасения в связи с тем, что, поскольку проект подпункта 30(b)(ii), касающийся обязательства перевозчика своевременно сообщать грузоотправителю по договору о том, какая информация ему требуется (как он содержится в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.69), все еще считается необходимым, несмотря на принятие положения, сформулированного на основе положения, содержащегося в варианте С проекта статьи 29, было сочтено, что, возможно, также потребуется дополнительно уточнить обязательство в проекте статьи 33. С учетом такой возможности было предложено включить проект пункта 33(4) в текст проекта конвенции в квадратных скобках, с тем чтобы Рабочая группа могла рассмотреть его в будущем, или, альтернативно, включить в соответствующий пункт проекта статьи 33 некую формулировку, ограничивающую обязательство грузоотправителя по договору, аналогично тому, как это сделано в проекте пункта 30(b). В ответ на эти опасения было заявлено, что в тексте проекта пункта 30(b) устанавливается намного более широкое обязательство, чем обязательство, предусматриваемое в проекте статьи 33, и что в связи с этим необходимо не просто полагаться на общее обязательство о взаимном сотрудничестве, изложенное в варианте С проекта статьи 29, а использовать более конкретные ограничительные формулировки.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 33(4):

198. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- необходимость в проекте пункта 33(4) отпадет и его можно будет исключить при условии, что измененной редакции текста проекта статьи 29 на основе подхода, использованного в варианте С (пункт 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.67), будет достаточно для того, чтобы

снять опасения в отношении взаимного предоставления информации, необходимой для того, чтобы грузоотправитель по договору смог выполнить свои обязательства, предусмотренные в проекте статьи 33.

Проект статьи 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору: задержка

199. Рабочей группе было напомнено о том, что в последний раз она обсуждала вопрос об ответственности грузоотправителя по договору за задержку в сдаче груза на своей шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункты 133 и 143-147) и что на ее рассмотрение были представлены письменные предложения по этому вопросу (см. A/CN.9/WG.III/ WP.67, пункт 22, и A/CN.9/WG.III/ WP.69, пункты 8-14). Было указано, что проблема задержки является важным еще не урегулированным вопросом главы, посвященной обязательствам грузоотправителя по договору, поскольку в связи с ней возникают значительные сложности.

200. В рамках Рабочей группы получило поддержку предложение о сохранении положений текста проекта конвенции, касающихся ответственности перевозчика и грузоотправителя по договору за задержку. Было указано, что подобные положения, которых не имеется в ранее принятых документах, в частности в Гаагских правилах, внесут важный вклад в модернизацию правового регулирования перевозок. Было также указано, что вопросы соблюдения сроков имеют важнейшее значение для сектора линейных перевозок и для современных схем организации перевозок в коммерческом мире. Было отмечено, что следует обеспечить защиту других участвующих в соответствующих операциях лиц, особенно грузополучателя, от любых убытков, причиненных грузоотправителем по договору или перевозчиком. Было указано на то, что Рабочая группа уже завершила рассмотрение вопроса об ответственности перевозчика за задержку на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 18-31) и что такая ответственность регулируется положениями проекта статьи 22, за исключением вопроса об уровне ее ограничения, о котором речь идет в проекте статьи 65 главы, касающейся ограничения ответственности. В силу этого было заявлено, что Рабочей группе не следует вновь открывать обсуждение этого проекта статьи.

201. Тем не менее были высказаны решительные возражения против того, чтобы в проекте конвенции предусматривались положения о последующих убытках в связи с задержкой как со стороны грузоотправителей по договору, так и со стороны перевозчиков. Было указано, что такие положения могут создать для грузоотправителей по договору риск огромной, ничем не ограниченной ответственности. Например, было пояснено, что если грузоотправитель по договору не предоставит какой-либо документ, то это может помешать разгрузке какого-либо отдельного контейнера, содержащего недорогостоящие товары, а это в свою очередь может помешать прибытию в порт назначения и разгрузке целого контейнеровоза. Было заявлено далее, что в подобном случае, хотя соображения справедливости, как представляется, указывают на то, что перевозчик должен иметь возможность взыскать с такого грузоотправителя по договору причиненные задержкой убытки, за которые сам перевозчик несет ответственность перед другими грузоотправителями по договору, контейнеры которых перевозятся на борту судна, если грузоотправитель по договору будет

нести перед перевозчиком всю ответственность за любые убытки, причиненные задержкой судна, то его ответственность может иметь не только разорительные последствия, но также, возможно, не сможет быть застрахована. Было добавлено, что трудности, сопряженные с установлением разумного и логичного предела ответственности, который можно будет применить к ответственности грузоотправителя по договору за убытки, причиненные задержкой, а также с созданием режима ответственности, обеспечивающего возможность страхования потенциальных рисков, связанных с ущербом вследствие задержки, оправдывают предложение об исключении из текста проекта конвенции положения об ответственности за задержку со стороны грузоотправителя по договору. Далее было указано, что для обеспечения справедливости и сбалансированности в проекте конвенции ответственность за последующие убытки вследствие задержки следует также исключить из режима ответственности перевозчика перед грузоотправителями по договору, кроме как в той мере, в которой стороны договора о перевозке партии груза могут прямо договориться о такой ответственности, поскольку возложение на перевозчиков ответственности за задержку перед грузоотправителями по договору создает для них столь же значительный потенциальный риск ответственности, что и в случае возложения подобной ответственности перед перевозчиками на грузоотправителей по договору.

202. Кроме того, было заявлено, что для сохранения справедливой сбалансированности в проекте конвенции важно включить в него симметричное положение, устанавливающее ответственность для грузоотправителя по договору, по вине которого произошла задержка и перевозчик вынужден возмещать убытки в результате требований, предъявленных ему другими грузоотправителями по договору, и что в силу того, что ответственность перевозчика за ущерб, причиненный задержкой, будет ограничена, аналогичную ответственность грузоотправителя по договору также следует ограничить разумным пределом. Вместе с тем было добавлено, что, как показывает опыт, разработка приемлемого предела для ответственности грузоотправителя по договору за ущерб, причиненный задержкой, представляет собой чрезвычайно трудную задачу, поскольку ограничение, основанное на фрахте, который платит виновный в задержке грузоотправитель по договору, считается перевозчиками неоправданно низким, тогда как другие формулы, в частности полная ответственность за убытки, причиненные задержкой всем другим отправителям груза на соответствующем судне, приводят, по мнению грузоотправителей, к установлению неоправданно высокого предела. Было указано также, что перевозчик должен быть в достаточной степени защищен от убытков, понесенных в результате ущерба, причиненного задержкой по вине грузоотправителя по договору, даже несмотря на то, что ответственность, возлагаемая в этом случае на отдельного грузоотправителя по договору, может быть значительной. В заключение было заявлено, что единственно справедливое решение этой дилеммы будет заключаться в том, чтобы вообще исключить из проекта конвенции концепцию ответственности за ущерб, причиненный задержкой, применительно к грузоотправителям по договору, а также применительно к перевозчикам, если только они не соглашаются в договоре перевозки или договоре на объем на точную дату сдачи груза. В связи с этим было предложено изменить текст проекта статьи 22, с тем чтобы отразить в нем тот факт, что ответственность перевозчика за экономические потери вследствие

задержки будет ограничиваться теми случаями, когда перевозчик согласился на такую ответственность.

203. Было сделано напоминание о том, что Рабочей группе было представлено предложение с текстом проекта положения (см. A/CN.9/WG.III/WP.69, пункты 8–14), в соответствии с которым грузоотправитель по договору не будет нести ответственности за последующий ущерб, причиненный задержкой, а ответственность перевозчика будет ограничена соответствующим образом. Было объяснено, что такой результат может быть достигнут путем внесения изменений в текст проекта конвенции и исключения из него различных ссылок на задержку, а также путем включения в него нового проекта статьи 36 бис (см. A/CN.9/WG.III/WP.69, пункт 14), целью которого является предупреждение возможности такого толкования формулировки "повреждение или утрата груза" в соответствии с проектом конвенции, при котором охватывались бы повреждение или утрата груза, причиненные задержкой, иные чем физическое повреждение или утрата. В ответ на заданный вопрос было разъяснено, что последующий ущерб, причиненный задержкой, который не будет подлежать возмещению в соответствии с предложенным текстом проекта конвенции, включает ущерб, относящийся к чисто экономическим потерям, а также ущерб, который можно охарактеризовать как убытки, частично понесенные в результате экономических потерь, например, в результате колебаний рыночной цены в период задержки в сдаче груза. Далее было пояснено, что перевозчик, а также грузоотправитель по договору будут по-прежнему нести ответственность за физическую утрату или повреждение груза на основании проекта статьи 17, а также в тех случаях, когда стороны прямо согласовали дату сдачи груза.

204. В ответ было указано, что предложенный подход равносителен лишению сторон любых средств правовой защиты на случай экономических потерь, которые могут предусматриваться национальным правом. Несмотря на выражение поддержки прозвучавшей обеспокоенности по поводу трудностей, связанных с разработкой удовлетворительного текста, было, тем не менее, предложено в качестве идеального решения проблемы ответственности за задержку на основании проекта конвенции не устанавливать предел такой ответственности для перевозчика, а оставить этот вопрос на усмотрение национального законодательства для всех видов убытков, причиненных задержкой. Далее было указано, что для полного исключения требований экономических потерь на основании данного предложения будет, вероятно, недостаточно просить изъять ссылки на "задержку" из текста проекта конвенции, а потребуются также включить положение, препятствующее перевозчику предъявлять грузоотправителю по договору какие-либо требования в этой связи. В качестве редакционного замечания было предложено для подготовки такого проекта положения воспользоваться проектом статьи 4, при том, что может потребоваться изменение редакции текста проекта статьи 36 бис, содержащегося в пункте 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.69.

205. Рабочая группа подробно обсудила вышеизложенные предложения. Далее было отмечено, что если оставить правила об ответственности за задержку на усмотрение национального законодательства, то это не только не будет способствовать унификации права по этому вопросу, но и продлит существование несправедливой практики, в соответствии с которой перевозчик включает в коносаменты оговорки, освобождающие его от ответственности за

экономический ущерб вследствие задержки, в то время как грузоотправитель по договору не может воспользоваться подобными защитительными положениями. Далее было указано на целесообразность достижения наивысшего уровня унификации правового регулирования этого вопроса, поскольку это позволит не только улучшить правовую предсказуемость, но и увеличить возможности для страхования данного риска, в то время как передача этого вопроса на урегулирование на основании различных внутренних режимов будет препятствовать достижению этих целей. Была также высказана та точка зрения, что нет необходимости рассматривать совместно ответственность перевозчика и грузоотправителя по договору за задержку, поскольку ответственность перевозчика за задержку затрагивает основное обязательство перевозчика доставить груз, в то время как эта же ответственность для грузоотправителя по договору затрагивает его второстепенные обязательства. Было заявлено также, что не следует так легко отказываться от задержки как от одного из оснований ответственности, несмотря на то, что эти вопросы и являются весьма трудными. Например, ответственность грузоотправителя по договору за задержку можно ограничить, поскольку она, вероятно, будет основываться на вине, бремя доказывания, согласно обычным правилам, будет возлагаться на истца, а срок исковой давности можно ограничить коротким периодом времени, возможно, одним годом. В защиту включения положения об ответственности за задержку в проект конвенции было заявлено также, что найти справедливое решение проблемы ограничения ответственности за задержку хотя и трудно, но возможно, поскольку законодательные системы некоторых государств уже содержат нормы, касающиеся ответственности грузоотправителя по договору за задержку, которая, например, ограничивается при использовании критерия веса отправляемого груза. В качестве дополнения было заявлено, что в соответствии с альтернативным подходом ограничение ответственности грузоотправителя по договору за задержку можно увязать с уплаченным фрахтом, хотя и было упомянуто о возникающих в связи с этим подходом проблемах, как, например, в том случае, когда критерием будет являться уплаченный фрахт за контейнер с грузом низкой стоимости, в связи с которым возникла задержка в доставке других контейнеров с очень дорогостоящим грузом. Было высказано мнение о возможности включения правила об ответственности перевозчика за задержку даже в том случае, если никакого правила об ответственности за задержку грузоотправителя по договору предусмотрено не будет.

206. Согласно прозвучавшей в ответ точке зрения, хотя унификация права действительно является желательной целью, возможность страхования соответствующего риска зависит не от степени унификации правил, а от ограничения суммы ответственности. Рабочей группе было настоятельно указано на опасность недооценки трудности поставленной задачи. В поисках возможного решения Рабочей группе было предложено рассмотреть различные виды ущерба, которые могут быть охвачены в рамках системы ответственности за задержку в соответствии с проектом конвенции. В этой связи было заявлено, что, если физическое повреждение груза всегда будет подлежать возмещению, то вред, причиненный чисто экономическими потерями, и убытки, понесенные вследствие частичных экономических потерь в результате колебаний рыночных цен на товары в течение срока задержки, не должны охватываться сферой применения проекта конвенции. Было предложено предоставить сторонам, на основании принципа свободы договора, возможность отступить от положений

проекта статьи 22, предусматривающих ответственность перевозчика за задержку, в такой мере, в какой это связано с ущербом, относящимся к экономическим потерям. Было уточнено, что в соответствии с таким положением перевозчик будет нести ответственность за задержку, если только в договоре не согласовано иное. Вместе с тем была высказана обеспокоенность по поводу того, что в зависимости от окончательной формулировки проекта статьи 94 такая свобода договора может быть использована также для увеличения ответственности грузоотправителя по договору за задержку, а подобный результат будет противоречить предполагаемой цели данного проекта положения.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении вопроса об ответственности за задержку

207. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- рассмотрение вопроса об ответственности за задержку в рамках проекта конвенции следует продолжить на одной из будущих сессий после обсуждения поднятых вопросов;
- настоятельно предлагается представлять письменные предложения по данному вопросу для их рассмотрения на следующей сессии;
- рассмотрение любых дополнительных вопросов, представляющих интерес для Рабочей группы в связи с обязательствами грузоотправителя по договору, приостанавливается до тех пор, пока не будет проведено обсуждение вопроса о задержке.

Предложение относительно коносаментов, выданных поименованному лицу

208. Рабочей группе было напомнено о том, что в документе A/CN.9/WG.III/ WP.68 предлагается включить в проект конвенции положения о коносаментах, выданных поименованному лицу. Было указано, что, хотя вся система проекта конвенции основывается исключительно на оборотных и необоротных транспортных документах и транспортных электронных записях, на практике используется и другой вид транспортных документов, характеристики которого являются в какой-то мере промежуточными между этими двумя категориями: коносамент, выданный поименованному лицу. Было отмечено, что этот документ широко используется в рамках некоторых правовых систем, хотя для его обозначения используются различные наименования и применительно к нему установлены различные правила, причем иногда даже в рамках одной и той же правовой системы. Далее, хотя и была высказана мысль о том, что правовые рамки, устанавливаемые в проекте конвенции, делают охват коносаментов, выданных поименованному лицу, излишним, было выражено мнение, что в проекте конвенции следует предусмотреть регулирование этих документов в той или иной степени, поскольку трудно ожидать того, что коммерческая практика незамедлительно изменится после вступления в силу какого-либо нового режима. Рабочая группа согласилась ограничить свое обсуждение данного предложения на нынешней сессии двумя основными вопросами о том, следует ли включить подобное положение в проект конвенции и какое определение

следует дать коносаментам, выданным поименованному лицу, и отложить другие аспекты для будущих обсуждений.

Следует ли охватить коносаменты, выданные поименованному лицу?

209. Было высказано мнение о том, что если считать, что устанавливаемые проектом конвенции рамки охватывают все необходимые виды документов, то включение данного необычного промежуточного документа с неопределенными характеристиками может рассматриваться как поощрение его использования, и что наилучшее решение заключалось бы в том, чтобы положить конец подобной аномальной практике. Исходя из этого было выражено предпочтение использованию такого подхода, при котором проект конвенции не будет включать специальных положений, касающихся коносаментов, выданных поименованному лицу, а вместо этого на них будет распространен общий режим оборотных или необоротных документов.

210. В то же время прозвучала также и противоположная точка зрения о том, что коносаменты, выданные поименованному лицу, должны быть охвачены проектом конвенции, поскольку распространение на них в результате этого действия по крайней мере некоторых унифицированных правил может принести благоприятные результаты, заключающиеся в сокращении неопределенности в правовом регулировании их использования. Некоторые выступавшие высказали мнение о том, что, хотя коносаменты, выданные поименованному лицу, в их правовых системах не используются, применение этой промежуточной формы документа в других правовых системах признается и включение положений, касающихся таких коносаментов, в текст проекта конвенции может оказать помощь в повышении эффективности и действенности применения разрабатываемого международно-правового документа в соответствующих правовых системах. Эта точка зрения получила поддержку на той основе, что включение подобных документов, откуда они используются, является коммерчески целесообразным и обеспечит, как предполагается, дополнительную коммерческую определенность.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении охвата коносаментов, выданных поименованному лицу

211. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- в проект конвенции следует включить положения о коносаментах, выданных поименованному лицу.

Определение коносаментов, выданных поименованному лицу

212. В пункте 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.68 предлагается дать следующее определение коносамента, выданного поименованному лицу: "необоротный транспортный документ, в котором указано, что он должен быть передан для того, чтобы груз был сдан". Было разъяснено, что цель данного положения состоит в том, чтобы подобные коносаменты рассматривались в качестве необоротных документов, подпадающих под действие проекта конвенции, и что с таким документом должно быть связано требование о его предъявлении или сдаче перевозчику в момент, когда обладатель этого документа желает осуществить какое-либо право согласно договору перевозки, подтверждаемому

этим документом, т.е. должно быть установлено так называемое "правило предъявления". Было сочтено, что первым необходимым элементом этого определения должно стать то, чтобы "правило предъявления" было зафиксировано в самом документе с тем, чтобы указать на присущий ему элемент обратимости. Было высказано мнение о том, что это определение содержит надлежащее сочетание элементов, что позволяет ему удовлетворять потребностям современной коммерческой практики, при которой стороны могут договориться о требовании предъявления необоротного документа, и что в стандартных формах коносаментов, выдаваемых поименованному лицу, обычно фиксируется "правило предъявления".

"указано"

213. Было разъяснено, что в определении использовано слово "указано", а не более конкретный термин "заявлено", с тем чтобы обеспечить большую гибкость и позволить на основании соответствующего толкования рассматривать различные документы как подпадающие под это определение. Хотя текст определения в представленном виде получил определенную поддержку, некоторые опасения были высказаны в связи с тем, что слово "указано" является слишком гибким и широким и что его использование позволит рассматривать как коносаменты, выданные поименованному лицу, те документы, которые вовсе не предполагались в этом качестве. Было внесено предложение уточнить слово "указано", включив перед ним "конкретно".

214. Другое предложение в отношении уточнения этого определения состояло в том, чтобы включить после слова "указано" формулировку "согласно законодательству, регулирующему этот документ", аналогично тому, как это сделано в определении "оборотного транспортного документа" в проекте пункта 1(о). С учетом возможности того, что в подобном документе будет приведен неясный текст, например такой, как "перевозчик может потребовать передачи настоящего документа при сдаче груза", была высказана точка зрения о том, что толкование данного определения в соответствии с применимым законодательством, регулирующим подобные документы, будет иметь важное значение. Определенные опасения были выражены в связи с тем, что включение указания на применимое законодательство излишне ограничит данное определение и, таким образом, возможности толкования в вопросе о том, какие документы подпадают под эту категорию, особенно с учетом того, что судебная практика в отношении коносаментов, выданных поименованному лицу, не является единообразной. В ответ было высказано мнение о том, что возможности для проявления гибкости, присущие слову "указано", будут сохранены, при том, что включение формулировки о применимом законодательстве позволит в какой-то степени обеспечить необходимые рамки для осуществления свободы усмотрения, появляющейся в результате создания таких возможностей.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении определения коносаментов, выданных поименованному лицу

215. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- определение коносаментов, выданных поименованному лицу, в полной мере удовлетворительным не является, поскольку использованное слово "указано" является излишне гибким; и
- Секретариату следует подготовить альтернативные определения, которые не создавали бы предположения о том, что в транспортном документе должна содержаться та или иная конкретная формулировка с тем, чтобы он мог считаться коносаментом, выданным поименованному лицу, и которые учитывали бы возможную необходимость в ссылке на право, регулирующее транспортный документ.

Транспортные документы и транспортные электронные записи – глава 9

216. Рабочей группе было напомнено о том, что в последний раз она рассматривала главу проекта конвенции, посвященную транспортным документам и транспортным электронным записям, на своей одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 24–61). Было также указано, что предложения относительно транспортных документов и транспортных электронных записей были представлены на рассмотрение Рабочей группы на ее нынешней сессии (A/CN.9/WG.III/WR.62 и A/CN.9/WG.III/WR.70). Далее было отмечено, что текст положений, приводимых в документе A/CN.9/WG.III/WR.62, представляют собой нынешний текст проекта конвенции, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WR.56, без изменений, в то время как в документе A/CN.9/WG.III/WR.70 предлагается альтернативный текст в отношении проекта статьи 37 и проекта пункта 40(3).

217. Рабочая группа согласилась с предложением рассматривать главу о транспортных документах и транспортных электронных записях на основании постатейного подхода, поскольку она в первый раз приступает к обсуждению этой главы в ходе второго чтения проекта конвенции. Кроме того, было отмечено, что, хотя в ходе дискуссий часто упоминается только о "транспортных документах", понимается, что эти слова относятся также и к "транспортным электронным записям".

Проект статьи 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

218. Рабочей группе было напомнено, что историческими предшественниками статьи 37 являются статья 3(3) Гаагских и Гаагско–Висбийских правил, в соответствии с которой перевозчик выдает коносамент грузоотправителю по требованию грузоотправителя, и статья 14(1) Гамбургских правил, в которой предусматривается выдача коносамента грузоотправителю, причем в результате использованного определения "грузоотправителя" этот термин охватывает как собственно грузоотправителя, так и грузоотправителя по договору. Было отмечено, что принципиальная новелла проекта статьи 37 проекта конвенции состоит в признании того, что "грузоотправитель" не обязательно является "грузоотправителем по договору", например, в случае продавца на условиях FOB, который является "грузоотправителем", и покупателя на условиях FOB, который является "грузоотправителем по договору". Хотя было признано, что в

большинстве случаев грузоотправитель по договору и грузополучатель будут сотрудничать с учетом условий договора купли–продажи, возможность возникновения споров сохраняется, что обуславливает важность вопроса о том, какие документы будут получены каждой стороной. Было разъяснено, что цель проекта статьи 37 состоит в урегулировании подобных ситуаций возникновения споров путем предоставления грузоотправителю права на получение транспортного документа, свидетельствующего только о получении груза перевозчиком, в то время как грузополучатель по договору или грузоотправитель, являющийся держателем соответствующих документов, имеет право на получение оборотного транспортного документа для защиты своих интересов до осуществления платежа по договору купли–продажи.

219. Было отмечено, что предлагаемый текст проекта статьи 37 в документе A/CN.9/WG.III/WP.70 существенно отличается от нынешнего текста проекта конвенции. Подход, который использован в тексте, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.70, состоит в том, что фактически правом распоряжаться грузом будет обладать грузоотправитель, а не грузополучатель по договору и что грузоотправитель по договору не будет располагать правом распоряжаться грузом до получения соответствующего разрешения от грузополучателя.

220. В связи с подходом, используемым в проекте статьи 37 нынешнего текста проекта конвенции, была выражена обеспокоенность. Было сочтено, что согласно договору купли–продажи на условиях FOB продавцу – или грузоотправителю – не будет обеспечено достаточной защиты согласно проекту статьи 37, поскольку он получит только квитанцию, а не оборотный документ. Было высказано мнение, что в связи с проектом статьи 37 возникают две проблемы: юридический статус квитанции, полученной грузоотправителем, не оговаривается и тот факт, что одной из функций коносамента является подтверждение получения груза. В дополнение к этому было указано, что в некоторых правовых системах лицо, сдающее груз перевозчику, обладает самостоятельным правом на получение оборотного транспортного документа и что грузоотправитель при купле–продаже на условиях FOB должен получать оборотный документ в качестве обеспечения товаров, когда он сдает их перевозчику в качестве груза. С учетом этого некоторые участники отдали предпочтение варианту проекта статьи 37, содержащемуся в документе A/CN.9/WG.III/WP.70.

221. В то же время была высказана и противоположная точка зрения, состоявшая в том, что подход, использованный в проекте статьи 37 нынешнего текста проекта конвенции, является уместным в случае купли–продажи на условиях FOB. Согласно пункту (а) проекта статьи 37 грузоотправитель обладает самостоятельным правом на получение квитанции от перевозчика с указанием, что груз был сдан для перевозки. Согласно пункту (b) проекта статьи 37 грузоотправитель по договору имеет право на получение от перевозчика соответствующего транспортного документа, причем предполагалось, что решение вопроса о том, будет ли транспортный документ, выдаваемый перевозчиком, оборотным или необоротным, будет оставлено на усмотрение грузоотправителя по договору, если только согласно обычаям в соответствующем секторе вообще не предусматривается выдача каких-либо документов. Было сочтено, что ссылка в пункте (b) на "лицо, указанное в

статье 34" или на грузоотправителя, являющегося держателем соответствующего документа, должным образом защищает продавца на условиях FOB или грузоотправителя. Хотя согласно купле–продаже на условиях FOB продавец будет, как правило, действовать от имени покупателя, в случае договора перевозки дело обстоит иначе, поскольку продавец на условиях FOB обладает самостоятельным правом на получение транспортного документа. Единственной возможностью для перевозчика узнать, что право на получение оборотного транспортного документа имеет продавец на условиях FOB – или грузоотправитель, – а не покупатель – или грузоотправитель по договору, – является получение им от грузоотправителя по договору инструкции о том, что оборотный транспортный документ должен быть получен документарным грузоотправителем по договору, как он рассматривается в проекте статьи 34, т.е. продавцом на условиях FOB. Кроме того, грузоотправитель по договору – или покупатель на условиях FOB – будет на основании условий договора купли–продажи нести обязательство направить перевозчику соответствующее уведомление. Согласно этому механизму продавец на условиях FOB – или грузоотправитель – получит оборотный транспортный документ и будет пользоваться, как предполагается, надлежащей защитой. Было сочтено, что такой подход является надлежащим и что стороны договора купли–продажи должны оговорить защиту своих интересов в этом договоре и не должны для обеспечения такой защиты полагаться на стороны договора перевозки.

222. Была выражена поддержка мнению о том, что документарный грузоотправитель по договору должен обладать самостоятельным правом на получение транспортного документа согласно пункту (b) проекта статьи 37, а не полагаться для целей получения такой защиты на условия договора купли–продажи. В силу этого было выражено предпочтение концепции, изложенной в проекте статьи 37 проекта конвенции, а не использованному в документе A/CN.9/WG.III/WP.70 подходу, который, как было указано, является неточным в вопросе о личности грузоотправителя с учетом широкого определения термина "грузоотправитель" в проекте статьи 1(i), которое охватывает любых лиц, фактически сдающих груз перевозчику, даже, например, водителя грузовика. Кроме того, было указано, что подход, использованный в документе A/CN.9/WG.III/WP.70, создает, как представляется, неизвестную и сложную систему, при которой грузоотправитель получает квитанцию на сданный груз и может впоследствии обменять ее на оборотный транспортный документ, при том что такой подход не обязательно предусматривает предоставление документа продавцу на условиях FOB в силу принадлежащего ему права на обеспечение собственной защиты.

223. В целях разъяснения проекта статьи 37 был внесен ряд предложений редакционного характера. Было достигнуто общее согласие с тем, что текст в пункте (a) следует разъяснить для указания на то, что речь идет о простой квитанции, а не о транспортном документе или расписке в получении груза, с учетом того, что о получении груза говорится в определении "транспортного документа" в проекте статьи 1(n). Было также выражено согласие с тем, что в пункте (b) должна быть сделана ссылка как на оборотные, так и необоротные транспортные документы и транспортные электронные записи и что может быть разъяснен вопрос о том, что право выбора, выдавать ли перевозчику оборотный или необоротный транспортный документ, принадлежит грузоотправителю по договору. Было сочтено, что содержащаяся в проекте пункта (b) формулировка

"прямо или косвенно" не является, по всей видимости, необходимой, и было предложено ее исключить. Было отмечено, что эта формулировка повторяется в различных положениях текста проекта документа, и было решено внимательно рассмотреть каждый конкретный случай ее употребления на предмет выяснения необходимости в этих словах.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 37

224. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- подход, использованный в тексте проекта статьи 37, является приемлемым; и
- Секретариату следует пересмотреть текст проекта статьи 37, с тем чтобы включить: надлежащую формулировку в проект пункта (а), указывающую на то, что речь идет о квитанциях; указание в проект пункта (б) на то, что грузоотправитель обладает правом выбрать тот документ, который он хотел бы получить от перевозчика; и ссылку на необоротные транспортные документы в проект пункта (б), – кроме того, следует рассмотреть случаи использования формулировки "прямо или косвенно" во всем тексте проекта конвенции на предмет ее возможного исключения.

Проект статьи 38. Договорные условия

225. Было указано, что целью проекта статьи 38 является установление минимальных императивных требований применительно к договорным условиям. Было напомнено, что в ходе неофициальных обсуждений на рассмотрение Рабочей группы были представлены предложения о включении дополнительных пунктов и внесении редакционных изменений в текст данного положения (см. A/CN.9/WG.III/WP.62, пункты 12–18).

226. Широкую поддержку в Рабочей группе получил текст проекта статьи 38, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

227. Было отмечено, что список императивных требований следует свести к минимуму и ограничить его только теми пунктами, которые абсолютно необходимы. Было добавлено, что стороны вправе договариваться о включении каких-либо дополнительных требований в договорные условия согласно своим коммерческим потребностям. Вместе с тем Рабочей группе было сообщено, что в ходе неофициальных консультаций по данной главе были высказаны пожелания дополнительно включить в нее ряд обязательных позиций (A/CN.9/WG.III/WP.62, пункт 14). Речь идет, например, о наименовании и адресе грузоотправителя по договору или грузоотправителя; наименовании и адресе грузополучателя; местах получения и сдачи и портах погрузки и разгрузки; числе оригиналов транспортного документа; указании, в соответствующих случаях, о том, что груз будет или может перевозиться на палубе; и указании на опасный характер груза.

228. Было предложено включить в проект пункта 38(а) слова "как они указаны грузоотправителем по договору". Далее было предложено исключить из проектов пунктов 38(б) и (с) слова "до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной", поскольку указанная информация может оказаться

полезной и после того, как перевозчик или исполняющая сторона получит груз, но до того, как груз будет погружен на судно. Было сочтено, что элемент своевременности информации можно включить путем ссылки на информацию, представляемую грузоотправителем по договору в соответствии с проектом статьи 30.

229. Далее было заявлено о том, что союз "и" в конце проекта пункта 38(c)(i) следует заменить союзом "или". Было пояснено, что такая поправка будет лучше отражать отраслевую практику, в соответствии с которой грузоотправитель по договору сообщает перевозчику либо число мест, количество упаковок или объем груза, либо вес груза, и что требование о включении обоих элементов будет означать возложение неоправданного бремени. В ответ было указано, что цель данного положения заключается в том, чтобы потребовать от перевозчика включать в договорные условия как число мест, так и вес груза только в том случае, когда об этом просит грузоотправитель по договору и когда он представил соответствующую информацию. Было отмечено, что подобного результата можно добиться также путем включения в подпункт (c)(ii) слова "если" вместо слова "как".

230. Было предложено включить в проект статьи 38 ссылку на число оригиналов оборотного транспортного документа. Было указано, что подобная ссылка обеспечит защиту третьих сторон, являющихся держателями оборотных транспортных документов, поскольку будет указано число оригиналов транспортного документа, находящихся в обращении. В связи с этим было отмечено, что, хотя практику выдачи нескольких оригиналов оборотных транспортных документов поощрять не следует, предлагаемое положение все же может играть полезную роль до тех пор, пока сохраняется эта нежелательная практика. Было предложено также включить в проект статьи 40 ссылку на последствия не указания информации о числе оригиналов оборотного транспортного документа.

231. Было предложено включить в проект статьи 38 ссылку на места получения и сдачи груза и порты погрузки и разгрузки, поскольку такие места и порты имеют отношение к определению сферы применения проекта конвенции, а также к цели применения положений о юрисдикции и арбитраже. Было предложено также упомянуть об опасном характере груза по соображениям публичного порядка, а также для того, чтобы обеспечить выполнение грузоотправителем по договору его обязательства предоставлять информацию в соответствии с проектом статьи 33. Далее было предложено включить в данный проект статьи ссылку на перевозку груза на палубе. Однако эти предложения не нашли достаточной поддержки в Рабочей группе.

232. Было указано на то, что вводную часть проекта статьи 38 следует пересмотреть на предмет обеспечения соответствия с согласованным текстом проекта статьи 37 в той мере, в какой это касается ссылки на транспортный документ или транспортную электронную запись.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 38

233. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- в проект пункта 38(a) следует добавить слова "как они указаны грузоотправителем по договору";

- слова "до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной" в проектах пунктов 38(b) и (c) следует заменить ссылкой на информацию, требуемую в соответствии с проектом статьи 30;
- в проект статьи 38 следует включить ссылку на число оригиналов оборотного транспортного документа; и
- Секретариату следует подготовить пересмотренный вариант проекта статьи 38 с учетом соображений, о которых говорилось выше, включая возможность изменения ссылки на проект статьи 37, содержащейся в вводной части статьи 38.

III. Другие вопросы

Сроки проведения восемнадцатой, девятнадцатой и двадцатой сессий

234. 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) и что девятнадцатую сессию Рабочей группы планируется провести в Нью-Йорке с 16 по 27 апреля 2007 года. Было отмечено далее, что, при условии утверждения Комиссией на ее сороковой сессии, двадцатую сессию Рабочей группы планируется провести в Вене с 15 по 25 октября 2007 года.

Планирование будущей работы

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

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

- юрисдикция и арбитражное разбирательство;
- транспортные документы и транспортные электронные записи (*продолжение*);
- задержка и оставшиеся вопросы, касающиеся обязательств грузоотправителя по договору (*продолжение*);
- ограничение ответственности, включая проект статьи 104 об изменении сумм ограничения;
- список возможных тем, которые будут отложены для будущего рассмотрения при разработке другого документа, например, типового закона;
- право предъявлять иски и срок для предъявления исков; и

- заключительные положения, в том числе связь с другими конвенциями и общая авария.

236. Рабочая группа выразила глубокое удовлетворение неуклонным прогрессом в работе над проектом конвенции. С учетом количества возникающих в связи с проектом конвенции вопросов, требующих окончательной доработки, а также их сложности Рабочая группа выразила мнение, что ей потребуется дополнительное время для завершения подготовки этого документа. Рабочая группа пришла к согласию о том, что ее целью будет завершение второго чтения проекта конвенции к концу 2006 года, а заключительного чтения – к концу 2007 года.

Примечания

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

² *Там же, шестидесятая сессия, Дополнение № 17 (A/60/17), пункт 182.*