



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
27 November 2006

Russian
Original: English

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

Сороковая сессия

Вена, 25 июня – 12 июля 2007 года

**Доклад Рабочей группы III (Транспортное право)
о работе ее восемнадцатой сессии
(Вена, 6-17 ноября 2006 года)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение	1-7	3
I. Обсуждение и решения	8	5
II. Подготовка проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов	9-279	5
Транспортные документы и транспортные электронные записи — глава 9 (продолжение)	9-82	5
Проект статьи 39. Подпись	10-13	6
Проект статьи 40. Недостатки в договорных условиях	14-28	6
Проект статьи 41. Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях	29-39	11
Проект статьи 42. Разумные возможности проверки и добросовестность	40-44	13
Проект статьи 43. Доказательство prima facie и убедительное доказательство	45-57	14
Пересмотренный текст проекта статьи 43	58-68	18
Проект статьи 44. Значение оговорок в качестве доказательства	69-73	22
Проект статьи 45. "Предоплата фрахта"	74-82	23
Обязательства грузоотправителя по договору — глава 8	83-113	25



Проект статьи 31. Ответственность грузоотправителя по договору за задержку	83-100	25
Предложения, касающиеся установления надлежащего уровня ответственности грузоотправителя по договору за задержку	101-113	31
Право предъявлять иски — глава 14	114-118	34
Срок для предъявления иска — глава 15	119-160	35
Проект статьи 69. Исковая давность	127-133	37
Проект статьи 70. Начало срока исковой давности	134-143	39
Проект статьи 71. Продление срока исковой давности	144-147	42
Проект статьи 72. Иск о возмещении	148-152	43
Проект статьи 73. Встречные иски	153-155	44
Статья 74. Иски в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру	156-157	44
Возможная дополнительная статья в отношении переноса исков согласно проекту статьи 80(2)	158-160	45
Ограничение ответственности перевозчика — глава 13	161-215	45
Проект статьи 64. Основания ограничения ответственности	162-180	50
Проект статьи 65. Ответственность за потерю, причиненную задержкой	181-194	54
Проект статьи 66. Утрата права на ограничение ответственности	195-204	56
Проект статьи 104. Изменение сумм ограничения	205-215	56
Связь с другими конвенциями: проекты статей 27, 89 и 90	216-238	59
Общее обсуждение и проект статьи 27	216-228	59
Статья 89. Международные документы, регулирующие другие виды транспорта и		
Статья 90. Преимуществовая сила по сравнению с более ранними конвенциями	229-235	64
Проект статьи 64. Основания ограничения ответственности (<i>продолжение</i>)	236-238	67
Общая авария — глава 18	239-244	67
Юрисдикция — глава 16	245-266	69
Арбитраж — глава 17	267-279	74
III. Другие вопросы	280-281	81
Планирование будущей работы	280-281	81

Введение

1. На своей тридцать четвертой сессии в 2001 году Комиссия учредила Рабочую группу III (Транспортное право) и возложила на нее задачу подготовки в тесном сотрудничестве с заинтересованными международными организациями законодательного документа по таким вопросам, касающимся международной морской перевозки грузов, как сфера применения документа, период ответственности перевозчика, обязательства перевозчика, ответственность перевозчика, обязательства грузоотправителя по договору и транспортные документы¹. Рабочая группа приступила к работе над проектом документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на своей девятой сессии в 2002 году. Самая последняя подборка ссылок, касающихся истории разработки проекта конвенции, приводится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.71.

2. Рабочая группа III (Транспортное право), в состав которой входят все государства – члены Комиссии, провела свою восемнадцатую сессию в Вене 6-17 ноября 2006 года. В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Рабочей группы: Австралия, Австрия, Алжир, Аргентина, Беларусь, Бенин, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Габон, Германия, Индия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Канада, Китай, Колумбия, Мексика, Нигерия, Пакистан, Республика Корея, Российская Федерация, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Тунис, Турция, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Швеция и Япония.

3. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Болгария, Буркина-Фасо, Греция, Дания, Демократическая Республика Конго, Доминиканская Республика, Индонезия, Ирак, Йемен, Конго, Латвия, Ливийская Арабская Джамахирия, Малайзия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Перу, Румыния, Сенегал, Словакия, Украина, Филиппины и Финляндия.

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

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

б) **межправительственные организации:** Европейская комиссия (ЕК), Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ) и Совет Европейского союза;

в) **международные неправительственные организации, приглашенные Рабочей группой:** Ассоциация американских железных дорог (ААЖД), Балтийский международный морской совет (БИМКО), Европейская международная ассоциация студентов-юристов (ЕМАСЮ), Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ), Международная ассоциация смешанных перевозок (ИММТА), Международная группа клубов взаимного страхования (Р&I), Международная палата судоходства (МПС), Международная торговая палата (МТП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный морской комитет (ММК), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз морского

страхования (МСМС), Центр международных исследований в области права (ЦМИП).

5. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Рафаэль Ильескас (Испания)

Докладчик: г-н Вальтер Де Са Лейтау (Бразилия)

6. На рассмотрении Рабочей группы находились следующие документы:

а) аннотированная предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.III/WP.71 и A/CN.9/WG.III/WP.71/Corr.1);

б) документ о транспортных документах и транспортных электронных записях, представленный в информационных целях правительством Соединенных Штатов Америки на ее семнадцатой сессии, но рассмотрение которого не было завершено на этой сессии (A/CN.9/WG.III/WP.62);

с) документ об ограничении ответственности перевозчика в проекте конвенции, представленный в информационных целях правительством Китая (A/CN.9/WG.III/WP.72);

д) документ, в приложении к которому воспроизводятся замечания и предложения Международной палаты судоходства, БИМКО и Международной группы клубов Р&И по темам, включенным в повестку дня восемнадцатой сессии Рабочей группы (A/CN.9/WG.III/WP.73);

е) документ об ответственности грузоотправителя по договору за задержку, представленный правительством Швеции (A/CN.9/WG.III/WP.74);

ф) записка Секретариата, содержащая пересмотренный текст главы 16 (Юрисдикция) проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/WP.75);

г) документ, касающийся права предъявлять иски и срока исковой давности, предусмотренных в проекте конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, представленный в информационных целях правительством Японии (A/CN.9/WG.III/WP.76);

h) предложение правительства Соединенных Штатов Америки, касающееся процедуры изменения сумм ограничения, предусмотренной в проекте конвенции (A/CN.9/WG.III/WP.77);

i) записка Секретариата о связи проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов с другими конвенциями (A/CN.9/WG.III/WP.78); и

j) документ, содержащий предложение редакционного характера правительств Италии и Нидерландов по вопросу об идентификации перевозчика в проекте конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов (A/CN.9/WG.III/WP.79).

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 и пересмотренные тексты, включая предложение Международной палаты судоходства, БИМКО и Международной группы клубов P&I по темам, включенным в повестку дня восемнадцатой сессии Рабочей группы (A/CN.9/WG.III/ WP.73); пересмотренный текст главы 16 (Юрисдикция) проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/ WP.75); предложение правительства Соединенных Штатов Америки, касающееся процедуры изменения сумм ограничения, предусмотренной в проекте конвенции (A/CN.9/ WG.III/ WP.77); предложение правительств Италии и Нидерландов по вопросу об идентификации перевозчика в проекте конвенции (A/CN.9/WG.III/ WP.79). Секретариату было предложено подготовить пересмотренные проекты ряда положений на основе итогов обсуждения и выводов Рабочей группы. Эти итоги обсуждения и выводы отражены в разделе II ниже.

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

Транспортные документы и транспортные электронные записи — глава 9 (продолжение)

9. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала проект главы 9 о транспортных документах и транспортных электронных записях на своей семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 216-233), но что в результате нехватки времени ее обсуждение было прервано до нынешней сессии. Было также напомнено о том, что последнее наиболее полное обсуждение этой темы Рабочей группой было проведено на ее одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 24-61) и что на настоящей сессии на рассмотрение Рабочей группы было представлено письменное предложение относительно идентификации перевозчика согласно проекту статьи 40(3) (см. A/CN.9/WG.III/ WP.79). Рассмотрение Рабочей группой положений главы 9 основывалось на текстах, содержащихся в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/ WP.56; тексты данных положений, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.62, представляют собой нынешний текст проекта конвенции, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56, без изменений.

Проект статьи 39. Подпись

10. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 39, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и воспроизведенный в пункте 19 документа A/CN.9/WG.III/WP.62. Было указано, что содержание проекта статьи 39 было одобрено на одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункт 32) и что после этого единственное изменение было внесено в пункт 2 данного проекта статьи для обеспечения того, чтобы его текст соответствовал изменениям, внесенным в текст проекта конвенции в отношении электронных сообщений (см. A/CN.9/576, пункты 201-205).

11. Рабочая группа была проинформирована о том, что в ходе неофициальных консультаций, которые были проведены в связи с проектом статьи 39, было высказано предположение о том, что Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о включении в проект конвенции определения подписи, аналогичного, например, определению, содержащемуся в статье 14(3) Гамбургских правил или статье 5(k) Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях (см. A/CN.9/WG.III/WP.62, пункт 22). Включение подобного определения не было поддержано в Рабочей группе. Было высказано мнение о том, что необходимость в таком определении отсутствует и что содержание понятия подписи может определяться в соответствии с практическими коммерческими потребностями.

12. Редакционное предложение (см. A/CN.9/WG.III/WP.62, пункт 24) об исключении из проектов пунктов 1 и 2 ссылок на "уполномочие" получило поддержку. Было выражено согласие с тем, что вопрос о последствиях несанкционированной подписи должен быть оставлен для решения на основании внутригосударственного законодательства.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 39

13. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта статьи 39, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, следует сохранить;
- формулировку "перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком" в проекте пункта 1 следует заменить словами "перевозчиком или от имени перевозчика"; и
- формулировку "перевозчика или лица, уполномоченного перевозчиком" в проекте пункта 2 следует заменить словами "перевозчика или лица, действующего от имени перевозчика".

Проект статьи 40. Недостатки в договорных условиях

14. Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 40, содержащего в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и воспроизведенного в пункте 5 документа A/CN.9/WG.III/WP.62.

Пункт 1

15. Было отмечено, что в пункте 1 предусматривается общее правило, согласно которому отсутствие одного или более договорных условий, упомянутых в статье 38(1), или неточность одного или более таких условий сами по себе не влияют на юридический характер или действительность транспортного документа или транспортной электронной записи. Рабочая группа одобрила содержание пункта 1.

Пункт 2 – "полагается"

16. Было отмечено, что в пункте 2 предусматривается правило, позволяющее преодолеть нечеткость в отношении значения даты, указанной в договорных условиях. Были запрошены разъяснения по вопросу о том, создает ли слово "считается" опровержимую презумпцию или же оно устанавливает окончательный характер толкования даты, включенной в договорные условия. Было поддержано мнение о том, что слово "считается" следует толковать как носящее окончательный характер и что данный пункт мог бы быть пересмотрен для разъяснения этого вопроса, возможно, при помощи использования такого слова, как "полагается".

Пункт 3 и идентификация перевозчика

17. Рабочая группа рассмотрела содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56 текст пункта 3 проекта статьи 40 применительно к транспортным документам и транспортным электронным записям, в которых перевозчик ясно не идентифицируется. В связи с обсуждением проекта пункта 3 Рабочая группа рассмотрела редакционное предложение, приведенное в документе A/CN.9/WG.III/ WP.79.

18. В порядке представления редакционного предложения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.79, было разъяснено, что его различные аспекты преследуют цель решить, в первую очередь, три выявленные проблемы в связи с идентификацией перевозчика в транспортных документах и транспортных электронных записях. Было заявлено, что первая проблема возникает в случае, когда сведения, указанные на лицевой стороне транспортного документа или транспортной электронной записи, являются неясными и содержат, например, только коммерческое наименование перевозчика или наименование агентов перевозчика по букировке вместо идентификации перевозчика (см. A/CN.9/WG.III/ WP.79, пункт 3). С учетом требований к идентификации перевозчика, содержащихся в статьях 23(a)(i) и 26(a)(i) Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов 500 (УПО 500), проект пункта 38(1)(e), касающийся необходимых договорных условий, было предложено изменить следующим образом: "наименование и адрес лица, указанного в качестве перевозчика". В рамках Рабочей группы это предложение получило общую поддержку, однако было отмечено, что в скором времени будут опубликованы УПО 600 и что их следует изучить на предмет обеспечения соответствия проекта конвенции в этом отношении.

19. Вторая практическая проблема, которую предполагалось решить с помощью редакционного предложения в документе A/CN.9/WG.III/ WP.79 (см. пункт 4), касалась, как было указано, случаев, когда напечатанная мелким

шрифтом информация на оборотной стороне транспортного документа в так называемой оговорке об "идентификации перевозчика" противоречит информации, идентифицирующей перевозчика на лицевой стороне документа. Для устранения этой неясности было предложено (см. A/CN.9/WG.III/WP.79, пункт 4) включить в проект документа положение, обеспечивающее, чтобы информация относительно идентификации перевозчика на лицевой стороне транспортного документа или транспортной электронной записи имела преимущественную силу по сравнению с информацией на оборотной стороне. Это предложение получило поддержку в Рабочей группе при той, однако, оговорке, что следует внимательно подойти к составлению текста данного положения для обеспечения того, чтобы была найдена соответствующая формулировка, эквивалентно передающая содержание понятия "оборотная сторона" транспортной электронной записи.

20. Третья практическая проблема, на решение которой было направлено редакционное предложение в документе A/CN.9/WG.III/WP.79, касалась ситуации, когда, несмотря на действующие требования, идентификация перевозчика согласно транспортному документу или транспортной электронной записи по-прежнему остается неясной как, например, в случае, когда документ или запись подписаны капитаном или от его имени без указания на наличие у капитана соответствующего полномочия. Было предложено, чтобы в подобных случаях для идентификации перевозчика действовало опровержимое предположение, устанавливаемое в тексте, который содержится в пункте 5 документа A/CN.9/WG.III/WP.79 и в силу которого перевозчиком считается зарегистрированный владелец судна, если только такой владелец не укажет фрахтователя судна по бербоут-чартеру или владелец судна или фрахтователь по бербоут-чартеру не опровергнет эту презумпцию, указав действительного перевозчика. В пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.79 содержится дополнительное положение, которое будет необходимо включить в случае принятия вышеуказанного предложения по этому вопросу и которое предусматривает продление срока исковой давности для истца в подобных случаях. Было указано, что во внутригосударственном законодательстве в ряде случаев предусматриваются решения для подобных ситуаций, но что такие решения не являются единообразными. Кроме того, было отмечено, что, хотя презумпция о том, что зарегистрированный владелец является перевозчиком, будет в ряде случаев, возможно, неуместной, например, когда владелец является финансовым учреждением, было сочтено, что владелец, тем не менее, находится в наилучшем положении для того, чтобы указать перевозчика и, таким образом, опровергнуть эту презумпцию.

21. В Рабочей группе была выражена общая поддержка этой попытки найти компромиссное решение сохраняющейся проблемы идентификации перевозчика. Кроме того, была выражена принципиальная поддержка конкретному подходу, который использован в данном предложении для решения этой проблемы.

22. В то же время была выражена обеспокоенность относительно презумпции, состоящей в том, что зарегистрированный судовладелец является перевозчиком. Было сочтено, что такой подход к идентификации может вызвать особые трудности в контексте смешанных перевозок, когда зарегистрированный судовладелец может не иметь какой-либо информации относительно других этапов перевозки. Кроме того, было отмечено, что вероятность ситуации, когда

зарегистрированный судовладелец будет являться перевозчиком, весьма мала и что зарегистрированный владелец будет, по всей видимости, заключать ряд чартер-партий, и, таким образом, у него может практически отсутствовать информация, идентифицирующая перевозчика. Было также указано на ошибочность предположения о том, что зарегистрированный владелец может легко получить доступ к информации, необходимой для опровержения презумпции, согласно которой он является перевозчиком.

23. Было отмечено, что в связи с компромиссным подходом к идентификации перевозчика, изложенным в пункте 5 документа A/CN.9/WG.III/WP.79, возникают дополнительные сложности. Было высказано мнение о том, что создание презумпции, устанавливаемой в этом предложении, может привести к тому, что суды будут лишены возможностей для проявления гибкости, поскольку в каждом конкретном случае они принимают решение об идентификации ответственного перевозчика путем оценки всех имеющихся фактов, включая различные указания относительно идентификации перевозчика в транспортном документе или транспортной электронной записи, даже если такие указания могут противоречить друг другу. Кроме того, была выражена обеспокоенность тем, что положение, аналогичное предложенному, может воспрепятствовать тому, чтобы стороны, заинтересованные в грузе, предъявляли требования к стороне, которая, по их мнению, несет наибольшую ответственность, и была выражена поддержка мнения о том, что, хотя предпочтительным решением было бы исключение положения об идентификации перевозчика, в случае, если оно будет сохранено, следовало бы принять также текст примерно следующего содержания: "Ничто в настоящей статье не препятствует истцу доказывать, что перевозчиком является любое лицо, кроме зарегистрированного владельца".

24. В Рабочей группе было также указано, что в ходе обсуждения удалось выявить ряд вопросов, по которым отмечается общее согласие. Было указано, что первый из них состоит в том, что перевозчик по договору должен нести ответственность за любое нарушение договора перевозки. Кроме того, Рабочая группа уже достигла согласия о том, что в проект статьи 38 должно быть включено требование о том, что перевозчик должен идентифицировать себя в транспортном документе или в транспортной электронной записи. Было отмечено, что презумпция относительно идентификации перевозчика является необходимой только в тех ситуациях, при которых перевозчик не идентифицировал себя и грузополучатель оказался в положении, когда ему неизвестно лицо, против которого следует заявить требование. Было поддержано мнение о том, что, хотя, очевидно, зарегистрированный владелец не всегда будет иметь полную информацию, идентифицирующую перевозчика, у него, по всей вероятности, будет иметься определенная информация относительно судна, а предложенный подход к этой проблеме представляет собой лишь инструмент распределения бремени идентификации перевозчика и предоставления грузополучателю эффективных средств правовой защиты. Было также высказано мнение о том, что для урегулирования случаев, когда судно последовательно фрахтуется по ряду чартеров, в данное положение могут быть внесены изменения, разрешающие каждому лицу в цепочке договоров опровергать презумпцию того, что оно является перевозчиком.

25. Дополнительно в поддержку подхода к вопросу об идентификации перевозчика, предложенного в пункте 5 документа A/CN.9/WG.III/WP.79, было

указано, что в ряде средств защиты в области правового регулирования морских перевозок используется аналогичный подход к вопросу об ответственности зарегистрированного судовладельца, например в случае морских залогов или ареста судна.

Пункт 4

26. Рабочая группа одобрила содержание пункта 4.

Возможный дополнительный пункт: количество оригиналов

27. Было отмечено, что Рабочая группа на своей семнадцатой сессии постановила включить в проект статьи 38, касающейся требуемых договорных условий, упоминание о количестве оригиналов выданного оборотного транспортного документа (см. документ A/CN.9/594, пункты 230 и 232-233). В этой связи был поставлен вопрос о том, следует ли упомянуть в проекте статьи 40 о последствиях невключения подобной информации в договорные условия. Рабочая группа согласилась считать, что этот вопрос носит редакционный характер, и оставила его решение на усмотрение Секретариата.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 40

28. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- следует принять текст проекта пункта 1;
- следует скорректировать слово "считается", используемое в проекте пункта 2, с тем чтобы отразить окончательный характер;
- следует принять редакционные предложения, содержащиеся в пунктах 3 и 4 документа A/CN.9/WG.III/ WP.79, и отразить их в тексте проекта конвенции;
- нынешний текст проекта пункта 3 следует сохранить в квадратных скобках;
- кроме того, Секретариату следует подготовить пересмотренный текст проекта пункта 3 с учетом подхода к решению вопроса об идентификации перевозчика на основе принципов, изложенных в пункте 5 документа A/CN.9/WG.III/ WP.79, а также моментов, вызвавших обеспокоенность в Рабочей группе в ходе рассмотрения этого текста;
- рассмотрение предложения относительно продления срока исковой давности следует отложить до завершения обсуждения Рабочей группой пересмотренного текста, который будет подготовлен для решения проблемы идентификации перевозчика;
- следует принять текст проекта пункта 4; и
- Секретариату следует подготовить новый вариант проекта статьи 40 с учетом вышеизложенных итогов обсуждения и выводов.

Проект статьи 41. Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях

29. Рабочая группа продолжила обсуждение проекта статьи 41, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и воспроизведенного в пункте 35 документа A/CN.9/WG.III/WP.62.

30. Было отмечено, что проект статьи 41 основан на том предположении, что грузоотправитель по договору всегда имеет право получить транспортный документ или транспортную электронную запись, отражающую информацию, которую он предоставил перевозчику, однако в определенных обстоятельствах перевозчик должен иметь право обусловить оговоркой эту информацию. Рабочей группе было сообщено о том, что в ходе неофициальных консультаций некоторые из предложений редакционного характера, которые были внесены на ее одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункт 37), получили некоторую поддержку, но не были затронуты в тексте проекта конвенции.

Проведение различия между контейнерными и неконтейнерными грузами

31. Одно из предложений состояло в том, чтобы либо исключить проект пункта (b) и применять проект пункта (a) к контейнерным грузам, либо включить в проект пункта (b) формулировку, основывающуюся на проекте статьи 41 (a)(ii), для учета ситуации, в которой перевозчик разумно полагает, что информация, предоставленная грузоотправителем по договору в отношении содержимого контейнера, является неточной (см. A/CN.9/526, пункт 37, и A/CN.9/WG.III/WP.62, пункт 38).

32. В этой связи был затронут вопрос об обоснованности проведения различия между контейнерными и неконтейнерными грузами в проекте статьи 41. Было выражено некоторое сомнение относительно того, адекватно ли отражает такое проведение различия современное положение дел в отрасли, учитывая, что иногда для грузов используются также другие средства транспортировки, например автоприцепы. Было также высказано предположение, что пункт (b) добавляет новый элемент в обсуждение, а именно термин "закрытый", и что отсутствует ясность в отношении того, что означает термин "закрытый контейнер" и, например, может ли автоприцеп с опломбированной дверью считаться "закрытым контейнером".

33. В поддержку существующей структуры этой статьи было указано, что проведение различия является обоснованным по той причине, что на практике с контейнерными и неконтейнерными грузами обращаются по-разному и существует презумпция того, что перевозчик не открывает контейнерный груз для проверки. Далее было указано на то, что это положение охватывает разнообразную практику и что содержащееся в статье 1 (y) широкое определение термина "контейнер" является достаточным для охвата других видов грузовых единиц, таких как автоприцепы. Вместе с тем была выражена некоторая поддержка объединению проектов пунктов (b) и (c), поскольку оба пункта касаются закрытых контейнеров, хотя в проекте пункта (b) говорится о количестве и описании груза внутри контейнера, а в проекте пункта (c) – о весе груза. Кроме того, было предложено включить в пункт (b) ссылку на описание груза, основывающуюся на тексте, содержащемся в статье 38(1)(a).

Требование к перевозчику приводить причины для оговорки

34. Еще одно предложение, которое было внесено на одиннадцатой сессии, состояло в установлении требования для перевозчика, который решает обусловить оговоркой информацию, упомянутую в транспортном документе, привести причины для такой оговорки. Это предложение не получило поддержки.

Согласие перевозчика не включать оговорку в обмен на гарантию со стороны грузоотправителя по договору и понятие "добросовестности"

35. Еще одно из внесенных предложений касалось урегулирования ситуации, когда перевозчик соглашается не делать оговорок к описанию груза в обмен на получение от грузоотправителя по договору гарантийного письма, посредством установления санкций и утери права ссылаться на пределы ответственности, изложенные в проекте конвенции, когда перевозчик, действующий недобросовестно, добровольно соглашается не обуславливать оговоркой информацию в договорных условиях. Однако было решено, что вопросы о санкциях должны рассматриваться в положениях, касающихся утраты права на ограничение ответственности.

36. Состоялся широкий обмен мнениями относительно понятия "добросовестность" в связи с проектом статьи. Использование в общем смысле термина "добросовестность" во вводной формулировке статьи 41 было поставлено под сомнение не только потому, что концепция "добросовестности" имеет различные значения в разных правовых системах, но и потому, что разъяснение того, что составляет "добросовестность" для целей проекта статьи 41, содержащееся в проекте статьи 42, было сочтено слишком узким. В этой связи было отмечено, что в правовых системах, признающих общее обязательство сторон торговых договоров действовать добросовестно, нарушение такого общего обязательства может также иметь место в различных ситуациях, которые конкретно не упоминаются в проекте статьи 42.

37. Была выражена поддержка включению примеров значения понятия "добросовестности" с учетом обстоятельств, когда в результате вступления перевозчика в сговор с продавцом грузополучателю будет нанесен ущерб. Вместе с тем была выражена активная поддержка исключения термина "добросовестность". Было отмечено, что этот термин может по-разному толковаться в различных правовых системах и что он не просто имеет отношение к договору, а применяется к поведению всех сторон. Было также отмечено, что его включение могло бы неправильно толковаться в том смысле, что добросовестность не требуется другими положениями документа. Было высказано предположение о том, что одним из вариантов могло бы быть исключение термина "добросовестность", но при включении элементов, содержащихся в подпунктах (b) (i) и (ii) проекта статьи 42, в норму, определяющую условия обоснованности оговорок, вносимых перевозчиком согласно проекту статьи 41.

"если перевозчик может доказать"

38. Было запрошено разъяснение того, что подразумевает фраза "если перевозчик может доказать", которая используется в проектах пунктов (a) (i) и

(с) (i). Было высказано предположение о том, что если подразумевается то, что перевозчик может доказать продавцу или грузополучателю, то тогда это должно быть выражено в ясной форме, однако было высказано также мнение о том, что вопросы, касающиеся доказательств, следует оставить на усмотрение внутреннего права и что содержащиеся в этих положениях ссылки на возможность доказательства можно просто исключить.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 41

39. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- термин "добросовестность", используемый во вводной части текста статьи 41, и соответствующий термин, используемый в статье 42, следует исключить, а элементы описания, содержащиеся в статье 42, возможно, следует включить в соответствующее место в статье 41;
- проведение различия между контейнерными и неконтейнерными грузами следует сохранить, но при этом следует рассмотреть возможность разъяснения того, что подразумевает понятие "закрытый контейнер", с целью указания на то, что оно касается ситуации, когда перевозчик испытывает затруднения с проверкой груза, и упорядочения пунктов (b) и (с); и
- Секретариату следует подготовить новый вариант проекта статьи с учетом итогов обсуждения и выводов, о которых говорится выше.

Проект статьи 42. Разумные возможности проверки и добросовестность

40. Было отмечено, что на своей одиннадцатой сессии Рабочая группа сочла содержание проекта статьи 42 в целом приемлемым (см. A/CN.9/526, пункт 43) и что в ходе неофициальных консультаций, состоявшихся после завершения ее семнадцатой сессии, все делегаты, затронувшие этот вопрос, поддержали проект статьи 42 по существу в его нынешнем виде (см. пункт 41 документа A/CN.9/WG.III/WP.62).

41. Было решено, что вопросы, которые были затронуты в связи с проектом статьи 41, следует рассмотреть также в связи со статьей 42, когда это уместно, например, решение об исключении ссылки на "добросовестность".

42. Было внесено предложение добавить в конце текста пункта (a) следующую формулировку: "и не требовать технической экспертизы или расходов, помимо тех, которые следуют в связи с обычной проверкой груза". Было высказано предположение о том, что если это предложение будет принято, то в качестве поправки, вызываемой другой поправкой, проект статьи 38(1)(a) следует сформулировать следующим образом: "Перевозчик обязан включать в транспортный документ описание груза, представленное грузоотправителем по договору. Однако перевозчик не обязан включать пространные описания, не имеющие значения для договора перевозки, или подробные технические описания груза, которые, даже если они контролируются перевозчиком, не являются необходимыми для разумной идентификации груза или могут возлагать на перевозчика необоснованную ответственность по осуществлению контроля". Несмотря на выраженное определенное понимание потенциальной проблемы, связанной с увеличением бремени, которое возлагается на

перевозчика, или с обременительными включениями в договор перевозки, предлагаемый дополнительный текст не получил поддержки. Было выражено согласие с тем, что вопрос, который пытается охватить этот текст, уже охвачен фразой "коммерчески разумные". Возможные озабоченности в отношении того, что термин "коммерчески разумные" является слишком неточным, чтобы вмещать в себя смысл предложения, могут быть рассмотрены, например, в комментариях к проекту конвенции, который, возможно, пожелает подготовить Секретариат.

43. Было отмечено, что решение об исключении ссылок на добросовестность в проекте статьи 41 повлечет исключение пунктов (b) и (c) проекта статьи 42. Поэтому было предложено включить оставшуюся часть проекта статьи 42 (пункт (a)) в соответствующее место в проекте статьи 41.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 42

44. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- пункт (a) следует включить в пересмотренный вариант проекта статьи 41; и
- в соответствии с решением об исключении ссылок на "добросовестность" в статье 41 пункты (b) и (c) следует исключить, а элементы, которые характеризуют добросовестные действия перевозчика, возможно, следует включить в пересмотренный проект статьи 41.

Проект статьи 43. Доказательство *prima facie* и убедительное доказательство

Общее обсуждение

45. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 43, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и воспроизведенный в пункте 42 документа A/CN.9/WG.III/WP.62. Было отмечено, что содержание проекта статьи 43 было одобрено на ее одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 44-48).

46. В порядке вступления внимание Рабочей группы было обращено на то, что в проекте статьи 43 устанавливаются оговариваемые соблюдением положений проекта статьи 44 условия, при которых транспортные документы или транспортные электронные записи, свидетельствующие о получении груза, представляют собой убедительное доказательство получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях, а также устанавливаются те обстоятельства, при которых они должны рассматриваться только как доказательство *prima facie* такого получения. Рабочая группа выразила согласие с текстом, содержащимся в проекте подпункта 43 (a).

47. Рабочая Группа согласилась с тем, что в данном положении наиболее противоречивой частью является проект подпункта 43 (b)(ii), который касается доказательственной силы необоротных транспортных документов или необоротных транспортных электронных записей. Было отмечено, что действие варианта А проекта подпункта 43 (b)(ii) лишь ненамного шире, чем действие варианта В, поскольку он не ограничивает предоставляемую третьим сторонам защиту теми сторонами, которые приобрели груз и заплатили за него, полагаясь на описание груза в договорных условиях, и таким образом будет охватывать,

например, банк, который положился на договорные условия с тем, чтобы авансировать денежные средства грузополучателю.

48. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в документе A/CN.9/WG.III/WP.68 в качестве варианта С был предложен третий вариант данного подпункта, с тем чтобы учесть коносаменты, выданные поименованному лицу, включение которых в проект конвенции было одобрено Рабочей группой (см. A/CN.9/594, пункты 208-211). Для замены вариантов А и В был предложен следующий текст варианта С подпункта 43 (b)(ii) (см. A/CN.9/WG.III/WP.68, пункт 21): "Если необоротный транспортный документ или необоротная транспортная электронная запись, в которых указано, что они должны быть переданы для сдачи груза, выданы и если такие документ или запись были переданы грузополучателю, действующему добросовестно".

Оборотный или необоротный характер

49. В порядке разъяснения варианта С внимание Рабочей группы было обращено на то, что основное правило в отношении доказательственной силы заключается в том, что оборотные документы и записи считаются убедительным доказательством, в то время как необоротные документы и записи считаются доказательством *prima facie*. Было указано, что единственное исключение в рамках этого подхода предусмотрено для морских накладных, которые, согласно Унифицированным правилам для морских накладных Международного морского комитета (ММК), считаются убедительным доказательством в отношениях между перевозчиком и грузополучателем, что было сделано с целью поднять статус и расширить использование таких документов. Было указано, что основное возражение против расширения статуса убедительного доказательства на необоротные документы и записи, как это предусматривается в вариантах А и В, связано с мнением о неуместности наделения таким доказательственным статусом на основе одностороннего акта грузополучателя, т.е. акта, совершаемого грузополучателем, который полагается на описание груза. Была высказана точка зрения о том, что выданный поименованному лицу коносамент, который включает правило о представлении, заслуживает признания статуса убедительного доказательства, но что, однако, другие необоротные документы и записи этого не заслуживают. Подходу, использованному в варианте С, была выражена определенная поддержка.

50. В порядке дальнейших разъяснений было отмечено, что первоначально в Гаагских правилах за коносаменами и аналогичными товаро-распорядительными документами признавался только статус доказательства *prima facie* и что статус убедительного доказательства был признан Протоколом Висби 1968 года, которым были внесены поправки в Гаагские правила. Было высказано мнение о том, что эта поправка была сделана с целью решения проблем, возникших по причине отсутствия единообразия в применении правила о доказательстве *prima facie* в отношении коносаментов, которые были переданы третьим сторонам, действующим добросовестно. В дополнение к этому было отмечено, что во внесенной в 1968 году поправке говорилось только о коносаментах и что ее действие не распространялось на необоротные транспортные документы, поскольку сфера применения Гаагско-Висбийских правил ограничивается коносаменами и аналогичными товаро-распорядительными документами.

51. Определенные сомнения были выражены в связи с вопросом о том, должен ли доказательственный статус документа или записи зависеть от их оборотного характера. Было высказано мнение о том, что имеются четыре категории документов, которые следует рассмотреть в данной связи: оборотные документы и записи, которые должны представлять собой убедительное доказательство; документы и записи, которые являются простыми квитанциями и которые не должны служить убедительным доказательством; выданные поименованным лицам коносаменты, которые не являются оборотными документами, но которые, тем не менее, должны иметь силу убедительных доказательств; и, наконец, необоротные документы и записи, подтверждающие наличие коносамента, такие как морские накладные. Было сочтено, что доказательственный режим первых трех из этих категорий документов по сути не вызывает противоречий, и было предложено применить к последней категории один из двух подходов: первый вариант состоит в том, чтобы предусмотреть, что, если иное не указано в самом документе или записи, они будут представлять собой убедительное доказательство, а второй вариант заключается в том, чтобы установить, что, если иное не указано в самом документе или записи, они будут представлять собой только доказательство *prima facie*. Правило, устанавливающее, что эта четвертая категория документов будет являться убедительными доказательствами, если в них самих не указано иное, получило определенную поддержку. Кроме того, в поддержку этого предложения были высказаны мнения о том, что подобное правило может быть также уместным с точки зрения содействия расширению использования морских накладных в обстоятельствах, когда в выдаче коносамента нет необходимости. В то же время определенная обеспокоенность была выражена в связи с тем, что данный подход может привести к юридической неопределенности, поскольку сторонам будет позволяться изменять юридический характер документа, включив в него определенное заявление.

52. Был также предложен еще один альтернативный подход к решению проблемы, какие документы и записи должны представлять собой доказательство *prima facie*, а какие – убедительное доказательство. Было высказано мнение, что от проведения различия между документами и записями на основе их оборотного характера следует отказаться в пользу подхода, в силу которого документы или записи будут всегда считаться доказательством *prima facie*, кроме случаев, когда соблюдены три требования: соответствующие отношения представляют собой отношения между перевозчиком и третьей стороной, иной чем грузоотправитель по договору, при том, что третья сторона действует добросовестно и полагается на описание груза в транспортном документе или транспортной электронной записи. Если все эти три требования выполнены, то документ или запись будут считаться убедительным доказательством.

53. По-прежнему сохранялось решительно поддержанное мнение о том, что за единственным исключением необоротных транспортных документов или транспортных электронных записей, в которых указывается, что они должны быть сданы для получения груза, правило доказательства *prima facie* должно являться общим правилом для необоротных документов или записей, таких, как морские накладные, в то время как правило убедительного доказательства должно применяться только в отношении оборотных транспортных документов и транспортных электронных записей. Было указано, что любой другой подход

связан с риском создания существенной неясности в том, что касается юридического характера документов или записей. В качестве доводов в поддержку этой точки зрения было указано на базовое правило, состоящее в том, что лицо, которое передает документ или запись, не способно передать другим лицам более значительные права, чем те, которые принадлежат самому этому лицу, и на исключение из этого правила в случае оборотных документов, таких, как простые векселя или коносаменты, права по которым могут быть предъявлены на основании самих документов или записей. В то же время были высказаны сомнения в связи с тем, что данная точка зрения представляет собой излишнее вмешательство в действие принятых в области правового регулирования вопросов уступки концепций относительно той доказательственной силы, которую документ или запись, выступающие в качестве расписки, должны иметь с точки зрения защиты прав добросовестно действующих третьих сторон.

54. Было высказано еще одно замечание о том, что вопрос, который предстоит разрешить, в меньшей степени связан с правовым регулированием вопросов уступки или строгими последствиями оборотного характера, а в большей степени касается распределения рисков осуществления действий на основе неточной информации, содержащейся в договорных условиях, в отношениях между перевозчиком, который обладает специальными знаниями и который включает в договор эту информацию, и не осведомленным в этих вопросах грузополучателем. С учетом этого к Рабочей группе был обращен настоятельный призыв отойти от жестких ограничений, закрепленных в принципах внутреннего права, и принять принципиальное решение, разрешающее в ряде ситуаций рассматривать необоротные документы или записи в качестве убедительных доказательств в целях содействия развитию торговли.

55. В связи с настоятельным призывом к поиску компромисса было отмечено, что содержание договорных условий предписывается требованиями, устанавливаемыми в проекте статьи 38, и что в подпунктах 1 (a), (b) и (c) этой статьи говорится об информации, которая должна быть предоставлена грузоотправителем по договору и применительно к которой прямого обязательства осуществления проверки перевозчиком не предусматривается. Кроме того, было отмечено, что, поскольку перевозчик на практике никогда не проверяет содержание контейнеров, вопрос о том, следует ли рассматривать документ или запись как доказательство *prima facie* или убедительное доказательство, имеет лишь ограниченное значение, так как он никогда не возникает в области контейнерной торговли и при том, что обе эти категории доказательственной силы имеют на практике аналогичные последствия.

Понятия "полагается" и "добросовестность" в отношении третьей стороны

56. В дополнение к этому была выражена обеспокоенность относительно содержащегося в проекте подпункта 43 (b)(ii) требования о том, что доказательственная сила транспортного документа и транспортной электронной записи должна зависеть от того, положила ли третья сторона фактически на описание груза в договорных условиях в ущерб самой себе. Было указано, что такой подход не известен в достаточной степени странам гражданского права, и было отдано предпочтение более общему решению, увязывающему доказательственную силу транспортного документа или транспортной

электронной записи с выполняемой ими функцией, возможно, в сочетании с установлением общего правила о защите добросовестного держателя, аналогично тому, как это делается во многих правовых системах при законодательном регулировании таких оборотных инструментов, как переводные и простые векселя.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 43

57. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- хотя существует согласие в отношении текста проекта пункта 43 (а), обсуждение проекта пункта (b) показало, что различия в подходах применительно к тому доказательственному статусу, который должен быть придан ряду транспортных документов или транспортных электронных записей, будь то оборотных или необоротных, не были сглажены в достаточной мере для появления консенсуса в рамках Рабочей группы; и
- в ходе обсуждения был внесен ряд различных предложений, в силу чего Секретариату было предложено подготовить, с учетом различных высказанных в Рабочей группе мнений, альтернативный проект текста для рассмотрения в ходе будущего обсуждения.

Пересмотренный текст проекта статьи 43

58. Рабочая группа сослалась на свое предшествующее обсуждение проекта статьи 43 о доказательстве *prima facie* и убедительном доказательстве, а также обсуждение проекта пункта (b), которое показало, что существуют различия в подходах применительно к тому доказательственному статусу, который должен быть придан ряду транспортных документов или транспортных электронных записей, будь то оборотных или необоротных (см. пункты 45-57 выше). Для преодоления различий в мнениях, высказанных по пункту 43(b), было предложено пересмотреть текст проекта статьи 43 следующим образом:

"Статья 43. Доказательственная сила описания груза в договорных условиях

За исключением случаев, в отношении которых предусматривается иное в статье 44, транспортный документ или транспортная электронная запись, свидетельствующая о получении груза, является доказательством *prima facie* получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях; и

а) доказательство противного, предоставленное перевозчиком в отношении любых договорных условий, относящихся к грузу, не допускается, если такие договорные условия включены в:

- i) оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, которая передается третьей стороне, действующей добросовестно, или
- ii) необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись, в которой указывается, что она должна быть передана для обеспечения сдачи груза, и которая передается грузополучателю, действующему добросовестно;

б) доказательство противного, предоставленное перевозчиком в отношении грузополучателя, действующего добросовестно, в равной мере не допускается в том, что касается договорных условий, относящихся к грузу, которые включены в необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись, когда такие договорные условия предоставляются перевозчиком. Для целей настоящего пункта число контейнеров считается указанным в информации, предоставленной перевозчиком".

Изменения в предложении

59. Было дано разъяснение о том, что содержащаяся в предложении ссылка на случай, когда "договорные условия предоставляются перевозчиком", охватывает всю информацию, перечисленную в подпунктах 38(1)(d)-(f) (включительно), а также в новом подпункте, который предполагается добавить в проект статьи 38(1) о включении ряда выданных оригиналов документов. Отмечалось, что в последнее предложение текста подпункта 43(b), возможно, потребуется внести ряд дополнительных изменений редакционного характера, с тем чтобы указать, что информация в отношении количества и видов контейнеров будет считаться предоставленной перевозчиком, в то время как информация относительно пломб на контейнерах будет считаться предоставленной грузоотправителем по договору. Для решения этой проблемы было предложено добавить после слова "контейнеров" в подпункте (b) слова ", их идентификационные номера и информация, упомянутая в подпунктах 1(d)-(f) (включительно) статьи 38,". Кроме того, в конце подпункта (b) было предложено добавить предложение примерно следующего содержания: "Количество пломб на контейнерах считается указанным в информации, предоставленной грузоотправителем по договору". В отношении этих изменений была выражена решительная поддержка.

60. Отмечалось, что во вводную формулировку пункта (a) была включена более простая формулировка "доказательство противного" вместо слов "убедительные доказательства", которые были сочтены проблематичными. Кроме того, в текст был добавлен подпункт (a)(ii) для отражения, как представляется, достигнутого в Рабочей группе консенсуса относительно целесообразности включения в проект пункта (a) ссылки на коносаменты, передаваемые поименованному лицу (см. пункты 48, 49, 51 и 53 выше).

61. Было дано разъяснение в отношении того, что цель предложения заключается в сохранении статус-кво в отношении оборотных транспортных документов и обеспечении компромиссного подхода в отношении использования необоротных транспортных документов в качестве доказательства, с тем чтобы преодолеть различия в мнениях, которые были высказаны в этой связи ранее (см. пункты 49-55 выше). В связи с этим основное нововведение содержится в проекте пункта (b), в котором определяется характер такого компромисса путем проведения четкого разграничения в отношении доказательственной силы информации, содержащейся в договорных условиях необоротного транспортного документа, на основе того, предоставлена ли эта информация перевозчиком или же грузоотправителем по договору. Было указано, что применительно к информации, которую перевозчик предоставляет в таких документах, перевозчику не следует разрешать предоставлять доказательства противного в

отношении грузополучателя, однако такие доказательства допустимы, если подобная информация предоставляется грузоотправителем по договору.

Общее обсуждение

62. Хотя была выражена определенная озабоченность в отношении замены требования о необходимости полагаться на информацию исходя из правила "добросовестности", а также выражены некоторые сомнения относительно предоставления необоротным транспортным документам какого-либо статуса в плане доказательственной силы, в целом было признано, что это предложение представляет собой позитивный шаг с точки зрения выработки компромиссного подхода. В Рабочей группе была выражена общая решительная поддержка подхода, который применяется в пересмотренном тексте проекта статьи 43 в качестве приемлемого компромиссного решения, на основе которого можно было бы продолжить обсуждение.

Подпункт (b)

63. Было высказано мнение о том, что не вполне ясно, каким образом пункт (b) предлагаемого положения будет действовать на практике и какую доказательственную силу будет иметь информация, содержащаяся в договорных условиях необоротного транспортного документа, в том случае, если перевозчик решит сделать оговорку в соответствии со статьей 41(a)(ii) в отношении информации, представленной грузоотправителем по договору. В ответ было дано разъяснение о том, что, если перевозчик сделает в отношении информации, предоставленной грузоотправителем по договору какую-либо оговорку, например "содержание неизвестно" или "как указано грузоотправителем по договору", описание груза по-прежнему будет считаться предоставленным грузоотправителем по договору, однако, если перевозчик (полагающий, что описание, предоставленное грузоотправителем по договору, является неправильным), включит свое собственное описание на основе статьи 41(a)(ii), он будет делать это на свой собственный риск, и такое описание будет рассматриваться в качестве информации, предоставленной перевозчиком.

Включение понятия "простая квитанция"

64. Была выражена озабоченность в связи с тем, что определение транспортного документа или транспортной электронной записи в проекте статьи 1(n) является слишком широким и может охватывать простую квитанцию. Был затронут вопрос о целесообразности охвата в проекте пункта (b) необоротного транспортного документа, который просто свидетельствует о получении, поскольку простая квитанция выдается только в качестве доказательства получения груза в отношениях между грузоотправителем по договору и перевозчиком и не более того. С другой стороны, морская накладная является другим видом необоротного документа, поскольку она является доказательством наличия договора перевозки и в ней указывается грузополучатель. Тем не менее было высказано мнение о том, что простые квитанции в некоторых случаях должны быть охвачены в проекте пункта (b) в зависимости от их характера. Кроме того, отмечалось, что в большинстве правовых режимов содержится общий принцип, запрещающий сторонам представлять доказательства, противоречащие сделанным ими заявлениям. И,

наконец, было указано, что этот проект пункта в соответствии с его условиями вряд ли будет часто применяться, поскольку простые квитанции редко будут выполнять какую-либо функцию в отношениях между перевозчиком и грузополучателем. Тем не менее было вновь выражено беспокойство в отношении включения в проект пункта (b) простой квитанции, поскольку она может иметь эффект эстоппеля, особенно в рамках правовых режимов, которые не содержат общего правила, запрещающего стороне полагаться на свое собственное заявление, и в связи с этим было предложено продолжить изучение вопроса о возможности исключения простых квитанций из проекта пункта (b).

"предоставляются"

65. Был также затронут вопрос о том, является ли термин "предоставляются перевозчиком" достаточно ясным, и была выражена озабоченность в связи с тем, что в результате использования этого термина могут возникнуть трудности с доказыванием, поскольку перевозчик довольно часто включает информацию в договорные условия. В ответ было указано, что требование относительно доказывания того, от кого была получена информация, не является чрезмерно обременительным с учетом современных транспортных условий. Отмечалось, что в прошлом перевозчики часто получали формуляры инструкций грузоотправителей по договору, в которых грузоотправитель по договору обязан был предоставить определенную конкретную информацию, однако в настоящее время в сфере перевозок действуют четкие правила по вопросу о том, кто обязан предоставить соответствующую информацию.

"перевозчиком в отношении грузополучателя"

66. Был также затронут вопрос о том, почему проект пункта (b) распространяется только на доказательства, предоставленные "перевозчиком в отношении грузополучателя". В связи с этим отмечалось, что транспортный документ должен быть подписан только перевозчиком и что статья 39 не обязывает грузоотправителя по договору подписывать транспортный документ, однако грузоотправитель по договору в соответствии с существующим положением не обеспечивается такой же защитой, как грузополучатель. В ответ было указано, что положение грузополучателя является особым, поскольку грузополучатель участвует в сделке не будучи участником договора перевозки, и в то же время грузоотправителю по договору не требуется такой же защиты, поскольку он является участником договора перевозки и предоставляет информацию в транспортном документе.

Свобода сторон увеличивать доказательственную силу документа

67. В ответ на заданный вопрос было высказано мнение о том, что в соответствии с проектом конвенции, включая проект статьи 94, сторонам не будет запрещаться согласовывать более значительную доказательственную силу необоротного транспортного документа на основе заявления в необоротном транспортном документе о том, что он является убедительным доказательством. Тем не менее отмечалось, что стороны не могут снижать доказательственный статус документа и что, хотя такое заявление на лицевой стороне документа может изменить его доказательственную силу, оно не может изменить оборотного или необоротного статуса самого документа.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пересмотренного текста проекта статьи 43

68. После обсуждения Рабочая группа решила, что

- компромиссное предложение, с учетом изменений в последней строке пункта (b), является по существу приемлемым; и
- Секретариату следует подготовить текст с учетом высказанных замечаний для рассмотрения на одной из будущих сессий.

Проект статьи 44. Значение оговорок в качестве доказательства

69. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 44 в существующей формулировке, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56 и воспроизведенный в пункте 47 документа A/CN.9/WG.III/ WP.62, а также альтернативный текст, содержащийся в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/ WP.62. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что проект статьи 44 устанавливает практическое значение оговорок, которые отвечают требованиям проекта статьи 41, допуская таким образом, чтобы оговорка со стороны перевозчика отменяла доказательство *prima facie* или убедительное доказательство, которое в противном случае существовало бы согласно проекту статьи 43. Далее внимание Рабочей группы было обращено на то, что на ее одиннадцатой сессии было высказано мнение, что проект статьи 44 в существующей форме является благоприятным для перевозчика, поскольку он разрешает ему полагаться на свои оговорки без учета его обращения с грузом (A/CN.9/526, пункт 50, см. также пункты 49-52). Альтернативный текст, предлагающий более узкий подход, позволяет перевозчику полагаться на оговорки только тогда, когда он может продемонстрировать надлежащее обращение с грузом, находящимся в его ведении, посредством доставки контейнера в основном в том же состоянии, в каком он был получен.

70. Альтернативный текст, воспроизведенный в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/ WP.62, получил в Рабочей группе некоторую поддержку, поскольку, как было отмечено, он представляет собой выгодный компромисс, сохраняющий баланс интересов грузоотправителей по договору и перевозчиков. Дополнительно было разъяснено, что альтернативный текст был тщательно разработан таким образом, чтобы допустить оговорки в тех случаях, в которых прежде они редко допускались, однако при этом было уделено внимание обеспечению того, чтобы текст не содержал широкого разрешения таких оговорок без учета того, как перевозчик обращался с грузом.

71. В Рабочей группе была выражена решительная поддержка текста проекта статьи 44, в настоящее время содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56. В ответ на озабоченность, выраженную относительно необходимости обеспечения того, чтобы перевозчик проявлял заботу о грузе, было высказано мнение, что для этой цели должно быть достаточно того, чтобы оговорки отвечали требованиям проекта статьи 41; кроме того, проект статьи 44 разрешает их применение лишь в той мере, в какой в отношении описания груза сделана оговорка.

72. Было запрошено разъяснение относительно связи между проектами статей 41 и 44 и, в частности, относительно того, является ли проект статьи 44

необходимым с учетом содержащейся в проекте пункта 41 фразы о том, что "перевозчик не несет ответственности за точность информации, представленной грузоотправителем по договору". В ответ было разъяснено, что, так как проект статьи 41 предусматривает включение конкретной оговорки, которая отвечает определенным требованиям, было сочтено, что статья 44 является необходимой, поскольку в ней излагается правовое значение такой оговорки. Было также разъяснено, что оговорка не в полной мере отменяет значение документа или записи в качестве доказательства *prima facie* или убедительного доказательства, поскольку в документе или записи содержится определенная информация, в отношении которой не допускаются какие-либо оговорки. Тем не менее было внесено предложение редакционного характера, состоящее в том, что с учетом предпочтения, отдаваемого Рабочей группой тексту, содержащемуся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, можно было бы рассмотреть вопрос об упрощении этого текста путем включения статьи 44 в статью 41.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 44

73. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта статьи 44 следует сохранить, однако к рассмотрению его формулировки следует вернуться после того, как будет доработан текст проекта статьи 41, учитывая при этом возможность включения проекта статьи 44 в проект статьи 41.

Проект статьи 45. "Предоплата фрахта"

74. Было упомянуто, что, несмотря на то, что на тринадцатой сессии Рабочей группы предлагаемая глава о фрахте была исключена, проект статьи 45, основанный на этой главе, был сохранен в тексте проекта конвенции в квадратных скобках. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что это положение сохраняет право перевозчика на получение фрахта от грузополучателя, если только утвердительное указание, например "фрахт с предоплатой", не содержится в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи. Напоминалось также о том, что, по мнению сторонников этого проекта статьи, его включение прежде всего направлено на обеспечение защиты и ясности для держателей транспортных документов, являющихся третьими сторонами, например для банков (A/CN.9/552, пункты 163-164).

75. Рабочая группа рассмотрела три варианта действий в отношении проекта статьи 45: его полное исключение; пересмотр статьи таким образом, чтобы по существу она соответствовала статье 16(4) Гамбургских правил; или сохранение проекта статьи в его нынешней форме.

Исключение проекта статьи

76. Была выражена некоторая поддержка варианта исключения проекта статьи 45. В этой связи было высказано мнение о том, что с учетом того, что определение общих условий, при которых должен уплачиваться фрахт, было оставлено на усмотрение внутригосударственного законодательства, было бы нецелесообразно в проекте конвенции рассматривать обстоятельства, при которых не должно происходить уплаты фрахта. Было высказано также мнение о

том, что вопрос об уплате фрахта является коммерческим и что его следует оставить для решения сторонами.

Пересмотр в соответствии с правилом 16(4) Гамбургских правил

77. Была выражена некоторая поддержка варианта пересмотра проекта статьи 45 в соответствии со статьей 16(4) Гамбургских правил. Вместе с тем была выражена озабоченность в отношении этого положения Гамбургских правил, поскольку в нем содержится предположение относительно уплаты фрахта, обратное тому, которое содержится в проекте статьи 45, а именно что право перевозчика на получение фрахта от грузополучателя согласно Гамбургским правилам отменяется, если только на транспортном документе не содержится утвердительного указания, например, "фрахт, уплачиваемый грузополучателем".

Сохранение проекта статьи

78. Несмотря на то, что в целом было сочтено, что это положение направлено на решение практической проблемы, хотя оно и не является одним из базовых положений проекта конвенции, была выражена поддержка варианта сохранения этого положения в существующей формулировке. Было отмечено, что это положение просто отражает не вызывающую разногласий международную практику, согласно которой, если фрахт был предварительно уплачен, перевозчик не может его требовать от грузополучателя.

79. В качестве дополнительной поддержки варианта сохранения этого проекта положения напоминалось о том, что он направлен на решение двух практических проблем. Во-первых, если транспортный документ или транспортная электронная запись содержит указание "фрахт с предоплатой", то он уточняет, что банки (и третьи стороны в целом) никогда не будут нести ответственности за уплату фрахта, а также отменяет необоснованное возражение грузоотправителя по договору перевозчику, который стремится получить от него фрахт на том основании, что документ с указанием "фрахт с предоплатой" является квитанцией, выданной перевозчиком и удостоверяющей, что фрахт фактически был уплачен (см. A/CN.9/WG.III/WP.62, пункт 57). Поддержка сохранения этого проекта статьи была выражена на том основании, что он направлен на решение этих практических проблем.

Право перевозчика удерживать груз и другие предложения редакционного характера

80. Было отмечено, что, хотя проект статьи в существующей формулировке подтверждает, что грузополучатель или другая третья сторона не несет обязательства уплатить фрахт, он прямо не исключает возможности заявления перевозчиком о своем праве на удержание груза, с тем чтобы принудить грузополучателя или другую третью сторону к уплате фрахта для того, чтобы принять сдачу груза. Несмотря на то, что была выражена некоторая озабоченность относительно включения в это положение права удерживать груз, учитывая достигнутое Рабочей группой согласие включить его в другой раздел проекта конвенции (см. A/CN.9/594, пункты 114-117), была выражена поддержка включения текста, сформулированного на основе текста, содержащегося в пункте 59 документа A/CN.9/WG.III/WP.62, для учета этой ситуации.

81. Было разъяснено, что исторически это положение было ограничено оборотными транспортными документами, поскольку именно с ними возникали проблемы. Вместе с тем была выражена поддержка предложения о том, чтобы этот проект положения охватывал как оборотные, так и необоротные транспортные документы и транспортные электронные записи, однако это решение, возможно, потребует вновь рассмотреть после принятия Рабочей группой решения по тексту проекта статьи 43 относительно доказательства *prima facie* или убедительного доказательства (в этом отношении см. пересмотренный текст и итоги его обсуждения в пунктах 58-68 выше). Кроме того, было высказано мнение о том, что проект статьи 45 мог бы содержать требование к сторонам действовать добросовестно, сформулированное аналогично тексту, содержащемуся в статье 43.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 45

82. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта статьи 45 следует пересмотреть путем:
 - включения текста, сформулированного на основе текста, содержащегося в пункте 59 документа A/CN.9/G.III/WP.62;
 - расширения формулировки с целью охвата как оборотных, так и необоротных транспортных документов; и
 - рассмотрения возможности включения требования к сторонам действовать добросовестно в соответствии со статьей 43.

Обязательства грузоотправителя по договору — глава 8

Проект статьи 31. Ответственность грузоотправителя по договору за задержку

Общее обсуждение проблемы ответственности за задержку

83. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала тему ответственности грузоотправителя по договору за задержку на своей семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 199-207) и что ранее она обсудила эту тему на своей шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункты 133 и 143-147). Напоминалось также о том, что правительство Швеции представило документ, содержащий информацию, касающуюся задержки (A/CN.9/WG.III/WP.74), и что письменные предложения по этой теме были представлены на рассмотрение Рабочей группы на ее нынешней сессии (см. A/CN.9/WG.III/WP.73, пункты 24-27) и на ее семнадцатой сессии (см. A/CN.9/WG.III/WP.67, пункт 22, и A/CN.9/WG.III/WP.69, пункты 8-14). Обсуждение Рабочей группой положений, касающихся ответственности грузоотправителя по договору за задержку, основывалось на тексте, содержащемся в проекте статьи 31 в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/WP.56.

84. Рабочая группа напомнила о том, что, согласно проектам статей 28 и 30, грузоотправитель по договору обязан сдать груз, готовый к перевозке, а также предоставить перевозчику определенную информацию, инструкции и

документы. Далее напоминалось о том, что ответственность грузоотправителя по договору за задержку в результате нарушения этих обязательств регулируется в проекте статьи 31, а ответственность перевозчика за задержку регулируется в проекте статьи 22, который в последний раз рассматривался Рабочей группой на ее тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 18-31). Внимание Рабочей группы было также обращено на то, что в ходе своей шестнадцатой сессии она приняла решение, согласно которому ответственность за нарушение обязательств грузоотправителя по договору должна, как правило, основываться на вине при обычном бремени доказывания (см. A/CN.9/591, пункт 138). Из этого общего правила сделаны два исключения, согласно которым грузоотправитель по договору будет нести строгую ответственность за непредоставление перевозчику информации об опасном характере перевозимого груза или за нанесение соответствующей маркировки или обозначений на груз (см. проект статьи 33), или за потерю или повреждение, причиненные в результате неточности информации и инструкций, фактически предоставленных перевозчику (см. A/CN.9/591, пункты 148-150). Было также отмечено, что ответственность грузоотправителя по договору согласно нынешнему тексту проекта конвенции не ограничивается и что, таким образом, на грузоотправителя по договору, если его ответственность будет доказана, может быть возложена огромная и потенциально не страхуемая ответственность за любые косвенные убытки, а также за любые физические потери, причиненные нарушением обязательств грузоотправителя по договору (см. A/CN.9/WG.III/WP.69 в целом и пункт 8 в частности, а также A/CN.9/591, пункты 143-147). Рабочая группа напомнила о том, что вследствие выраженной озабоченности по этому аспекту на ее семнадцатой сессии было внесено предложение о том, чтобы в отсутствие приемлемого ограничения ответственности грузоотправителя по договору за экономические потери или косвенные убытки в результате задержки ответственность за экономические потери и косвенные убытки в результате задержки со стороны грузоотправителя по договору или перевозчика была исключена из проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/WP.69, пункты 8-14).

Подход к проблеме задержки в других конвенциях и правовых системах

85. В порядке представления документа A/CN.9/WG.III/WP.74 Рабочая группа была проинформирована о том, что, хотя в Гагско-Висбийских правилах положения об ответственности перевозчика за задержку отсутствуют, такое положение, основывающееся на вине, содержится в Гамбургских правилах, причем ответственность ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз (статья 6(1)(b)), но не превышающей общую сумму фрахта, подлежащую уплате согласно договору морской перевозки груза. Кроме того, в соответствии с Гагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами грузоотправитель может быть, на основании вины, привлечен к ответственности за ущерб, причиненный задержкой (см. статьи 4(3) и 12, соответственно), или, на основании строгой ответственности, за потери – включая потери, причиненные задержкой, – понесенные в результате представления неточной информации (см. статью 3(5) и 17(1), соответственно), или потери, понесенные в результате неисполнения обязательств по маркировке или обозначению опасных грузов или представлению информации о них (см. Гамбургские правила, статья 13(2)(a)). Далее напоминалось о том, что

ответственность грузоотправителя согласно этим положениям является неограниченной.

86. Внимание Рабочей группы было также обращено на то, что, хотя ответственность за физические потери в результате задержки представляет собой хорошо известную концепцию, уже включенную в проект конвенции, ответственность за чисто экономические потери или косвенные убытки в результате задержки со стороны грузоотправителя по договору или перевозчика не регулируется в транспортном праве ряда правовых систем. В этих правовых системах чисто экономические потери или косвенные убытки могут подлежать возмещению только в том случае, если они были предсказуемыми и если такое возмещение было оговорено в договоре перевозки. Было высказано мнение о том, что включение в проект конвенции положения об ответственности за такие убытки будет представлять собой существенное изменение статус-кво и что, таким образом, этот вопрос представляет собой одну из тех связанных с проектом конвенции проблем, решение которых необходимо особенно тщательно сбалансировать. В ответ на заданный вопрос было разъяснено, что основная обеспокоенность грузоотправителей по договору в связи с их потенциальной ответственностью за задержку заключается в том, что их неспособность своевременно предоставить точную информацию и документацию перевозчику или повреждение судна грузом могут привести к задержке отхода судна, при том что на ответственного за задержку грузоотправителя по договору будет возложена неограниченная ответственность в связи с возмещением перевозчику любых сумм, за уплату которых другим грузоотправителям по договору, груз которых находится на борту этого судна, будет нести ответственность перевозчик.

Три возможных варианта решения проблемы задержки

87. Были предложены три возможных подхода, которые могут быть использованы в тексте проекта конвенции для урегулирования вопроса об ответственности за чистые экономические потери или косвенные убытки, причиненные задержкой со стороны грузоотправителя по договору или перевозчика.

Первый вариант: никакой ответственности за задержку со стороны грузоотправителя по договору или перевозчика

88. Было указано, что первый вариант состоит в том, чтобы оставить вопрос об ответственности за задержку полностью за рамками проекта конвенции, за исключением ответственности за задержку в результате предоставления неточной информации грузоотправителем по договору. Такой подход будет предполагать исключение всех ссылок на задержку, в результате чего вопрос об ответственности за задержку со стороны грузоотправителя по договору и перевозчика будет оставлен для урегулирования на основании внутреннего права при обусловленном этим отсутствии единообразия.

89. Этот подход получил определенную поддержку. В то же время было указано, что его недостаток заключается в том, что в некоторых региональных конвенциях по отдельным видам транспорта, таких как Конвенция о договоре о международной дорожной перевозке грузов 1956 года с поправками по Протоколу 1978 года (КДПГ) и Унифицированные правила, касающиеся

договора о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом, Добавление к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом с поправками по Протоколу об изменении 1999 года (КМЖП/МГК), содержатся положения об ответственности за задержку, что может привести к различиям в режимах в тех государствах, которые являются участниками этих конвенций. Кроме того, озабоченность, выраженная в связи с этим подходом, состояла в том, что в современную эпоху перевозок ключевым элементом является доставка "точно в срок", а это не будет учтено в проекте конвенции, если исключить любую ответственность за задержку. Кроме того, было отмечено, что простое исключение всех ссылок на ответственность за задержку со стороны грузоотправителя по договору из проекта конвенции необязательно освободит грузоотправителя по договору от ответственности за задержку с учетом обязательств грузоотправителя по договору, установленных в главе 8, включая ответственность грузоотправителя по договору за любую потерю, причиненную грузом или нарушением его обязательств по проекту статьи 31. Если ответственность грузоотправителя по договору за экономические потери будет оставлена для урегулирования на основании внутреннего права, то всю главу об обязательствах грузоотправителя по договору или, по крайней мере, проект статьи 31 следует исключить.

Второй вариант: сохранить положение об ответственности за задержку со стороны перевозчика, однако исключить ответственность за задержку со стороны грузоотправителя по договору

90. Было указано, что второй вариант заключается в том, чтобы сохранить в проекте конвенции положение об ответственности за задержку со стороны перевозчика, однако исключить ответственность грузоотправителя по договору за задержку и оставить эту проблему на урегулирование на основании внутреннего права. В силу этого подхода будет устанавливаться унифицированная ограниченная ответственность перевозчика, что, как было указано, является более важным, чем установление унифицированной ответственности грузоотправителя по договору за задержку, поскольку основное обязательство грузоотправителя согласно договору о перевозке заключается в уплате фрахта, а основное обязательство перевозчика – в доставке груза. В то же время было указано, что и второй вариант создает несбалансированность в режиме грузоотправителей по договору и перевозчиков.

91. В поддержку второго варианта было указано, что ответственность грузоотправителя по договору за задержку не вызывала значительных проблем на практике. В ответ, однако, было отмечено, что в современных перевозках фактор времени приобретает все большую важность и в силу этого в будущем могут возникать намного более существенные проблемы. Кроме того, было отмечено, что, хотя в теории перевозчик не должен нести ответственности перед всеми другими грузоотправителями по договору за задержку со стороны одного грузоотправителя по договору, на практике по-прежнему существует риск того, что на перевозчика будет возложена ответственность перед другими грузоотправителями по договору и он будет затем вынужден обратиться к виновному грузоотправителю по договору в целях получения компенсации. Таким образом, было указано, что второй вариант является неприемлемым, поскольку порядок, при котором на перевозчика возлагается широкая ответственность без предоставления ему права регресса в отношении стороны,

ответственной за задержку, был бы несправедлив. Дополнительные моменты, вызвавшие беспокойство, касались важности сопоставления предполагаемых преимуществ включения положения об ответственности грузоотправителя по договору за задержку и трудностей, связанных с подачей и доказыванием такого требования, независимо от того, будет ли установлено ограничение ответственности.

Третий вариант: сохранить положения об ответственности перевозчика и грузоотправителя по договору за задержку и найти надлежащий уровень ограничения ответственности грузоотправителя по договору

92. Было указано, что третий вариант связан с сохранением всех ссылок на задержку со стороны перевозчика, а также со стороны грузоотправителя по договору. Определенная обеспокоенность была выражена в связи с включением положения об ответственности грузоотправителя по договору за задержку, поскольку было сочтено, что это может вызвать неблагоприятные последствия для нелинейных перевозок, в сфере которых убытки по причине задержки возникают весьма часто, и к тому же это может затронуть хорошо регулируемые на практике договорные вопросы, такие, как ответственность за демерредж и задержание. Кроме того, общая обеспокоенность была выражена относительно возможности наложения на грузоотправителя по договору такого бремени, какое, как утверждалось, может превышать бремя, устанавливаемое в Гагско-Висбийских или Гамбургских правилах.

93. Было сочтено, что одно из преимуществ этого варианта заключается в том, что применяемый подход будет носить единообразный характер и позволит обеспечить в проекте конвенции предсказуемость, определенность и сбалансированность. Поддержка, выраженная третьему варианту, в значительной мере обуславливалась поиском приемлемого уровня ограничения ответственности грузоотправителя по договору. Вместе с тем было предложено разъяснить смысл слов "потеря" и "задержка", используемых в тексте проекта статьи 31.

Возможные методы ограничения ответственности грузоотправителя по договору за задержку

94. В Рабочей группе был внесен ряд предложений относительно наилучшего подхода к установлению надлежащего уровня ограничения ответственности грузоотправителей по договору. В целом было сочтено, что надлежащий уровень ограничения мог бы быть относительно низким, поскольку проект конвенции не преследует цели установления такого порядка, при котором соответствующие экономические потери подлежали бы полной компенсации. Кроме того, было сочтено, что базовый уровень ограничения должен быть достаточно высоким для того, чтобы стимулировать грузоотправителей по договору предпринимать все усилия для выполнения своих обязательств по проекту конвенции.

95. Один из предложенных подходов заключался в том, чтобы предусмотреть полную ответственность грузоотправителя по договору за физические потери, например потери и ущерб, причиненные судну и другому оборудованию, однако ограничить его ответственность за чисто экономические потери суммой, эквивалентной стоимости перевозимого груза. Было сочтено, что недостатки данного подхода заключаются в том, что он может создать определенное

неравенство в режимах, поскольку недорогостоящий груз может причинить столько же ущерба, что и груз дорогостоящий, и что установление стоимости груза может вызвать трудности. В то же время к числу преимуществ этого подхода была отнесена справедливость такого порядка, при котором на грузоотправителей по договору крупных партий более дорогостоящих грузов будет возлагаться более высокий риск. Было указано, что еще одно преимущество состоит в том, что стоимость большинства товаров, перевозимых судоходными линиями, остается весьма стабильной во времени, что позволяет избежать применения подхода, предусматривающего исчисление на основе специальных прав заимствования (СПЗ).

96. Другой возможный подход к установлению уровня ограничения ответственности грузоотправителя по договору был связан с возможной увязкой этого уровня с суммой фрахта, подлежащего уплате за перевозимый груз, аналогично подходу к ограничению ответственности перевозчика за задержку в проекте статьи 65. Было сочтено, что одна из проблем, возникающих в связи с этим подходом, состоит в том, что ставки фрахта с течением времени существенно меняются и что подобная сумма ограничения в любом случае будет являться, по всей вероятности, слишком низкой.

97. Было высказано предположение о том, что еще одна возможность установить надлежащий уровень ограничения ответственности грузоотправителя по договору заключалась бы в том, чтобы использовать тот же уровень ограничения ответственности, что и применительно к перевозчику в случае потери или повреждения груза, как он устанавливается в проекте статьи 64. Хотя нельзя утверждать, что режим ответственности грузоотправителя по договору за задержку аналогичен режиму ответственности перевозчика за потерю или повреждение груза, преимущество такого подхода заключается, как было указано, в том, что подобный режим был бы справедливым, хорошо известным и предсказуемым. Было отмечено, что данный подход был использован в одной из внутренних правовых систем и что результаты его применения не являются в полной мере удовлетворительными.

98. Еще один предложенный подход к установлению суммы ограничения заключался в том, чтобы просто установить фиксированную сумму на достаточно высоком уровне. Опять-таки в числе преимуществ такого подхода были названы определенность и предсказуемость.

99. Было внесено предложение о том, чтобы распространить применение уровня ограничения, установленного для ответственности грузоотправителя по договору, на любую его потенциальную ответственность, в том числе за физическую потерю. Это предложение получило некоторую поддержку. Другое предложение предусматривало включение положения, описывающего обстоятельства, при которых этот уровень ограничения может быть превышен. Это предложение не было принято Рабочей группой, равно как и предложение увязать демерредж с задержкой и, таким образом, распространить на этот вопрос действие уровня ограничения.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении режима ответственности за экономические или косвенные потери, причиненные задержкой

100. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- следует использовать содержащийся в "третьем варианте" подход к режиму ответственности за чистые экономические потери или косвенные убытки, причиненные задержкой со стороны грузоотправителя по договору или перевозчика, в качестве оптимального подхода для проекта конвенции при том условии, что Рабочая группа сможет определить надлежащий метод ограничения ответственности грузоотправителя по договору за чисто экономические потери или косвенные убытки, причиненные задержкой.

Предложения, касающиеся установления надлежащего уровня ответственности грузоотправителя по договору за задержку

101. Рабочая группа сослалась на свое принятое ранее решение о том, что следует использовать содержащийся в "третьем варианте" (изложенном в документе A/CN.9/WG.III/ WP.73 и обсужденном в пунктах 92 и 93 выше) подход к режиму ответственности за чистые экономические потери или косвенные убытки, причиненные задержкой со стороны грузоотправителя по договору или перевозчика, в качестве оптимального подхода для проекта конвенции при том условии, что Рабочая группа сможет определить надлежащий метод ограничения ответственности грузоотправителя по договору за чисто экономические потери или косвенные убытки, причиненные задержкой.

102. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что цель предложения сохранить ответственность грузоотправителя по договору за задержку заключается в том, чтобы учесть положение дел в тех правовых системах, в которых ответственность за чистые экономические потери, возникшие в результате задержки со стороны грузоотправителя по договору или перевозчика, не признается, если ее нельзя прогнозировать, и что о таком возмещении упоминается в договоре перевозки. В таких правовых системах перевозчики обеспокоены тем, что, когда грузоотправитель по договору несет ответственность за задержку, согласно проекту конвенции может быть сочтено, что перевозчик несет, тем не менее, ответственность в отношении такой задержки перед всеми другими грузоотправителями по договору, когда груз находится на борту данного судна. В этих правовых системах грузоотправители по договору также озабочены потенциально высокой вероятностью ответственности в случае предъявления перевозчиком регрессного иска.

103. Было высказано мнение о том, что любое положение относительно ответственности перевозчика за задержку должно включать уточнение того, что перевозчик не будет нести ответственность за потери или повреждения, если таковые возникли в результате действий или бездействия другого грузоотправителя по договору. Это предложение получило поддержку, однако были высказаны опасения, что подобное уточнение излишне и может вводить в заблуждение, поскольку такое исключение уже охвачено общим принципом, содержащимся в проекте статьи 17(1), согласно которому перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности, если он докажет, что "причина или одна из причин потери, повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 19". Вместе с тем было высказано мнение о том, что такое уточнение будет все же полезным, поскольку проект статьи 17 может по-разному толковаться в суде, который, тем не менее, установит ответственность перевозчика, возможно, за неисполнение общих мер по созданию систем, предупреждающих подобную задержку.

104. Было отмечено, что цель подобного положения заключается лишь в установлении пределов ответственности за вызванные задержкой экономические потери и что такие пределы не будут применяться к физическим или косвенным потерям, вызванным нарушением других договорных обязательств, таких как непредоставление перевозчику информации об опасной природе перевозимого груза или отсутствие соответствующей маркировки или обозначения такого груза (см. проект статьи 33), за который грузоотправитель по договору должен нести строгую неограниченную ответственность (см. пункт 95 выше). Кроме того, грузоотправитель по договору будет тем не менее нести ответственность за косвенные потери, возникшие в результате физического повреждения судна, другого груза или личного вреда в связи с любым нарушением его обязательств по статьям 28, 30 и 32.

Возможное ограничение ответственности грузоотправителя по договору за задержку

105. Со ссылкой на проведенное ранее в Рабочей группе обсуждение возможных методов ограничения ответственности грузоотправителя по договору за задержку (см. пункты 94-100 выше) было предложено рассмотреть вопрос об установлении фиксированной суммы, составляющей 500 000 СПЗ. Было разъяснено, что обоснованием предложения установить фиксированную сумму служит тот факт, что увязать уровень ограничения с весом или стоимостью товара или фрахта оказывается нелегко, поскольку каждый из этих факторов необязательно соответствует степени данного риска. Например, грузоотправитель по договору, который сдает к перевозке отходы, может причинить ущерб в том же объеме, что и грузоотправитель по договору, который предъявляет для перевозки электронное оборудование. Было отмечено, что, хотя данная сумма носит несколько произвольный характер, она основана на средней фрахтовой ставке контейнера, составляющей 1 500 и 3 000 долл. США, и что общая сумма ограничения считается достаточной для обеспечения того, чтобы грузоотправители по договору несли полную ответственность за обычные причины задержки, но были защищены от чрезмерной ответственности в чрезвычайных случаях.

106. Было предложено запросить мнения страховщиков относительно приемлемости предложенной суммы в отношении такого ограничения или целесообразности установления общего предела любой ответственности грузоотправителя по договору за чисто экономические потери. Было высказано мнение о том, что, возможно, потребуется провести анализ затрат и выгод в связи с этим предложением с целью определить, отражает ли предлагаемая сумма ограничения страхуемый риск и будет ли он затрагивать фрахтовые ставки и негативно сказываться на международной торговле. В ответ на высказанное мнение о, возможно, большей приемлемости общего ограничения всей ответственности грузоотправителя по договору за задержку было отмечено, что подобный подход может привести к установлению более высокого предела с целью учесть относительно низкую вероятность чрезвычайных потерь.

Предложение, касающееся возможности возмещения ущерба

107. Было отмечено, что данный вопрос в проекте конвенции конкретно не освещен, но что в рамках различных внутренних правовых систем

предсказуемость и обусловленность должны быть необходимыми элементами для успешного удовлетворения иска о возмещении ущерба. Было указано, что в проект конвенции следует включить положение, разъясняющее, что вопрос о возможности возмещения чисто экономических потерь не регулируется в проекте конвенции и поэтому передан для решения на основании внутреннего права. В целях уточнения подобных вопросов было предложено включить в проект конвенции дополнительное положение следующего содержания: "Без ущерба для статьи 23 ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению норм, касающихся размера подлежащего возмещению ущерба в соответствии с применимым правом". Было высказано мнение о том, что этот принцип должен применяться как к перевозчикам, так и к грузоотправителям по договору и что Секретариату следует изучить пути применения этого принципа к режимам ответственности, охватываемым проектом конвенции.

108. Был задан вопрос о том, что имеется в виду в рамках этого предложения под термином "применимое право" и идет ли здесь речь о договорном праве или законе суда. В этой связи было предложено сделать ссылку на закон суда, поскольку данная оценка связана с экономическими потерями. Было предложено оставить вопрос о толковании на усмотрение судов. Была также выражена озабоченность по поводу того, что возможным последствием данного предложения может стать полное отсутствие любой ответственности за задержку в тех случаях, когда согласно применимому праву ответственность за экономические потери не установлена.

Предложение относительно права заключать договоры

109. Был поставлен вопрос о том, должно ли ограничение ответственности грузоотправителя по договору подпадать под действие права заключать договоры. Как отмечено выше (см. пункты 190-194 выше), в ходе обсуждения проекта статьи 65 (касающейся ограничения ответственности за потерю, причиненную задержкой со стороны перевозчика) Рабочая группа решила сохранить фразу "если не согласовано иное" в квадратных скобках до тех пор, пока Рабочая группа не примет решение о целесообразности включения в проект конвенции положения об ответственности за задержку со стороны грузоотправителя по договору. Было высказано мнение о том, что коль скоро проектом статьи 65 допускается включение перевозчиком в свой коносамент оговорки, исключающей или снижающей предел его ответственности за задержку, такое исключение или ограничение должно автоматически распространять на грузоотправителя по договору право на соразмерное сокращение пределов его ответственности за задержку. Было высказано мнение о том, что обеспечение в таком положении обоюдной выгоды повысит приемлемость фразы "если не согласовано иное" в тексте положений проекта статьи 65.

"Пакет" из трех предложений

110. Было указано, что предложения об установлении предела ответственности с учетом права заключать договоры и сокращении размеров ненадлежащего маловероятного ущерба в соответствии с применимым правом дополняют друг друга. Было отмечено, что в статье 23 изложено исчисление суммы возмещения, подлежащего уплате перевозчиком за потерю или повреждение груза. Было

отмечено, что перевозчик может также нести ответственность за другие потери и что предлагаемое положение, касающееся сохранения действия внутригосударственных норм в отношении обусловленности и предсказуемости ущерба, недвусмысленно поясняет те положения, которые лишь подразумевались согласно проекту конвенции.

111. Рабочая группа в целом выразила положительное мнение в отношении всего пакета из трех предложений, касающихся ограничения пределов ответственности грузоотправителя по договору за чисто экономические потери, вызванные задержкой, однако была выражена некоторая озабоченность в связи с предложением относительно права заключать договоры. Были высказаны определенные сомнения в отношении того, каким образом принцип соразмерности будет действовать на практике, особенно в ситуациях, когда, например, право заключать договоры используется с целью избрать совершенно иной порядок исчисления потерь. Было также выражено определенное сомнение в том, что подобный подход будет приемлемым в целом, и было указано, что потребуется тщательно изучить предложенный новый текст.

112. Получило поддержку мнение, согласно которому в любом тексте следует четко указать, что ограничение ответственности грузоотправителя по договору не распространяется на обязательства по договору, такие как демерредж или убытки, понесенные в связи с задержанием судна в рамках чартера. Было также решено не принимать никакого окончательного решения по этим предложениям до получения текста в письменной форме.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении трех предложений, касающихся ограничения ответственности грузоотправителя по договору за задержку

113. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- на основе вышеизложенных итогов обсуждения следует подготовить для рассмотрения на одной из будущих сессий письменное предложение по вопросу об ограничении ответственности грузоотправителя по договору за задержку;
- кроме того, следует подготовить текст, касающийся как сохранения действия внутригосударственных норм в отношении как возможности возмещения чисто экономических потерь, так и возможного права заключать договоры об изменении предела ответственности как грузоотправителя по договору, так и перевозчика в увязке с фразой "если не согласовано иное" в проекте статьи 65.

Право предъявлять иски — глава 14

114. Рабочая группа рассмотрела главу 14, состоящую из проектов статей 67 и 68 в нынешних формулировках и содержащуюся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56, а также информационный документ по этому вопросу (A/CN.9/WG.III/ WP.76). Рабочая группа напомнила о том, что в предварительном порядке она провела обмен мнениями по вопросу о праве предъявлять иски на своей девятой сессии (A/CN.9/510, пункты 58-59), а подробное рассмотрение

этого вопроса состоялось на ее одиннадцатой сессии (A/CN.9/526, пункты 149-162).

115. Прежде чем приступить к рассмотрению проекта главы по существу, Рабочая группа обсудила вопрос о том, следует ли вообще сохранять ее положения. В этой связи было отмечено, что на предыдущих сессиях Рабочей группы была выражена поддержка предложения об исключении этого проекта главы полностью (см. A/CN.9/WG.III/WP.56, сноска 237; и A/CN.9/526, пункты 152 и 157).

116. Было подчеркнуто, что в этом проекте главы предпринимается попытка предложить единообразные решения важных практических проблем, которые в различных правовых системах решаются по-разному. Однако при этом стало очевидным, что, какой бы достойной ни была цель этой главы, она слишком претенциозна, и что Рабочей группе вряд ли удастся достичь консенсуса по существу рассматриваемых в ней вопросов.

117. Хотя определенные аспекты проекта статьи 67 могут быть включены в положения главы 6, касающиеся ответственности перевозчика, члены Рабочей группы решительно поддержали исключение главы 14 из проекта конвенции. Вместе с тем было выражено сожаление по поводу того, что в случае исключения данного проекта главы из проекта конвенции выпадет ряд проблем, связанных с правом предъявлять иски, которые таким образом станут решаться на основе внутреннего законодательства государств, которое может противоречить друг другу. Так, например, нередко может складываться ложное впечатление, что исключительным правом предъявлять иски обладает держатель коносамента. Кроме того, в связи с вопросом о необоротных транспортных документах сохранится неопределенность в отношении того, обладает ли правом подавать иски лицо, не являвшееся стороной договора перевозки, но понесшее ущерб.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта главы 14

118. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- главу 14 следует исключить полностью;
- может быть рассмотрен вопрос о включении в главу 6 (ответственность перевозчика) определенных аспектов статьи 67.

Срок для предъявления иска — глава 15

119. Рабочая группа рассмотрела главу 15, состоящую из проектов статей 69-71 в нынешних формулировках и содержащуюся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, а также информационный документ по этому вопросу (A/CN.9/WG.III/WP.76). Рабочая группа напомнила о том, что в предварительном порядке она провела обмен мнениями по вопросу о сроке для предъявления иска на своей девятой сессии (A/CN.9/510, пункт 60), а подробное рассмотрение этого вопроса состоялось на ее одиннадцатой сессии (A/CN.9/526, пункты 163-182). Напоминалось о том, что на предыдущих сессиях Рабочей группы необходимость в этом проекте главы не ставилась под сомнение.

Типы исков, подлежащие охвату

120. Рабочая группа начала работу с рассмотрения надлежащей сферы применения данной главы, в частности, с вопроса о том, какие типы исков она должна охватывать.

121. В Рабочей группе было достигнуто общее согласие с тем, что данный проект главы должен применяться к искам в связи с договором перевозки, вытекающим из настоящего проекта конвенции. Данный проект главы по-прежнему не должен затрагивать прочие типы исков, которые могут быть предъявлены в отношениях между грузоотправителем по договору, перевозчиком и морской исполняющей стороной (например, в связи с неоплаченным фрахтом).

122. Рабочая группа далее обсудила вопрос о том, должна ли исковая давность применяться только к искам, предъявляемым перевозчику или морской исполняющей стороне, или же ее следует также распространить на иски, предъявляемые грузоотправителям по договору. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что этот вопрос рассматривался на ее одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункт 166).

123. Была выражена некоторая поддержка предложения об ограничении сферы применения данной главы исками, предъявляемыми перевозчику и морской исполняющей стороне, при том понимании, что срок для предъявления иска по всем прочим искам будет определяться на основании внутреннего права. В поддержку такого подхода было высказано мнение о том, что, хотя иски против перевозчиков, в большинстве случаев связанные с потерей или повреждением груза, во многом носят единообразный характер, потенциальные иски против грузоотправителей по договору, например в связи с задержкой сдачи груза из-за неточной информации или ущерба судну, причиненного опасным грузом, могут охватывать более широкий диапазон ситуаций. Поэтому в связи с такими исками перевозчику, возможно, придется провести тщательное расследование обстоятельств дела, которое потребует надлежащей подготовки более глубоко проработанных исков, нежели обычные иски в отношении груза. В силу вышесказанного на них не следует распространять срок исковой давности, предусмотренный проектом конвенции.

124. Против такого ограничения выдвигались аргументы, согласно которым в интересах обеспечения предсказуемости и равного статуса всех сторон договора перевозки сфера применения этой главы должна охватывать иски, предъявляемые как перевозчикам, так и грузоотправителям по договору. Указывалось, что различия в характере исков, которые могут быть предъявлены грузоотправителям по договору, по сравнению с исками, которые могут быть предъявлены перевозчикам, являются несущественными с учетом того, что в данной главе не предусмотрено требование об исчерпывающем обосновании иска в течение срока исковой давности и что в ней лишь устанавливается период времени, в пределах которого должно начаться судебное или арбитражное разбирательство.

125. Рабочая группа рассмотрела аргументы, выдвигавшиеся в поддержку и того, и другого предложения. В итоге было решено, что проект конвенции должен охватывать как иски против перевозчика и исполняющей стороны, так и иски против грузоотправителя по договору.

Продолжительность срока исковой давности

126. Затем Рабочая группа перешла к вопросу об определении надлежащего срока, в течение которого может быть предъявлен иск. Определенную поддержку получило предложение об установлении различных сроков в зависимости от характера иска. Указывалось, что для исков против грузоотправителей по договору, вероятно, было бы целесообразным установить более длительный срок (возможно два года) с учетом их потенциально более сложного характера, а в отношении исков против перевозчиков может быть предусмотрен более короткий период времени продолжительностью в один год. Однако большинство членов Рабочей группы выступали за установление единого срока для всех сторон. Была выражена поддержка предложения об установлении годовичного срока по всем искам, поскольку именно такой срок в настоящее время используется в правовых системах многих стран. При этом отмечалось, что введение более длительного срока может негативно сказаться на урегулировании исков с учетом наблюдаемой на практике тенденции к затяжке с представлением исков почти до момента истечения срока исковой давности. Однако большинство членов Рабочей группы считали, что более рациональным способом учета возможных трудностей, связанных с исками против грузоотправителя по договору, стало бы установление двухгодичного срока исковой давности для всех исков.

Проект статьи 69. Исковая давность

127. Рабочая группа перешла к изучению двух вариантов текста статьи 69, изложенных в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56 и воспроизведенных в пункте 19 документа A/CN.9/WG.III/ WP.76. В связи со статьей 69 было рассмотрено несколько вопросов. Было отмечено, что в варианте А указывается, что перевозчик или грузоотправитель по договору "освобождается от любой ответственности", если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение одного года. И напротив, в варианте В предусматривается, что "права" (или "иски") "утрачивают исковую силу" (или "погашаются сроками"), если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение одного года.

128. Рабочая группа напомнила о том, что в связи с выбором вариантов возник ряд вопросов существа. Было отмечено, что на одной из предыдущих сессий Рабочей группы обсуждалось различие между "сроком исковой давности" и погашением права и что такое различие может повлиять на применимость срока исковой давности или выбор применимого права (A/CN.9/526, пункт 167).

129. Рабочая группа заслушала различные мнения относительно способа формулирования принципа срока исковой давности. Было отмечено, что между правовыми системами не наблюдается единообразия с точки зрения характера и действия срока исковой давности. При этом, если в одних правовых системах истечение срока исковой давности, как правило, влечет за собой погашение права, в отношении которого действовал срок исковой давности, то в других правовых системах срок исковой давности попросту лишает имеющую на то право сторону возможности реализовать свое право путем подачи судебного иска. В некоторых правовых системах применяются оба правила в зависимости от характера иска, т.е. некоторые из них утрачивают исковую силу, а другие не подлежат принудительному осуществлению. Далее было подчеркнуто, что такое

различие имеет ряд практических последствий, например, сохраняет ли по-прежнему сторона договора, чей иск утратил силу из-за срока исковой давности, возможность сослаться на этот, пусть даже просроченный, иск как на средство правовой защиты в порядке получения зачета по иску, предъявленному другой стороной договора. Такая возможность сохраняется в отношении исков, принудительное исполнение которых невозможно из-за истечения срока исковой давности, однако она не распространяется на случаи погашения соответствующего права.

130. Была выражена некоторая поддержка предложения о принятии правила, предусматривающего в соответствии с проектом конвенции утрату истцом своих прав с истечением срока исковой давности, и, соответственно, о применении подхода, на котором основан вариант А. На практике это означало бы, что сторона, чье право на предъявление иска было утрачено в результате истечения срока исковой давности, не может воспользоваться этим "просроченным" правом в порядке зачета. Такой подход опирается на прецеденты, установленные в других международных инструментах о перевозке грузов, в частности, в КДПГ и в Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года (КПГВ), в которых однозначно запрещается зачет просроченных исков.

131. Тем не менее большинство членов Рабочей группы считали, что проект статьи 69 должен касаться только возможности реализации права истца и что, соответственно, применяемый в варианте В подход является предпочтительным с учетом сохранения ссылки только на "иски", а не на "права". Как утверждалось, такой подход сохранит за истцом право на зачет и будет соответствовать решению, принятому в рамках Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров. Он также обладает тем преимуществом, что не оставляет за сторонами права выбирать, подавать ли или не подавать иск на основе произведенной стороной оценки ожидаемых выгод по сравнению со связанными с подачей иска издержками. Лишенные возможности получения зачета, стороны могут даже проявить готовность подавать экономически невыгодные иски в целях защиты себя от возможного предъявления им иска другой стороной договора.

132. Был задан вопрос о том, может ли быть приостановлено или прервано действие предусмотренного в проекте конвенции срока исковой давности, и если такое возможно, то при каких обстоятельствах. Было отмечено, что в различных правовых системах предусмотрен целый ряд возможностей приостановления или прерывания действия срока исковой давности, включая даже возможность его повторного отсчета с нуля. Принимая во внимание широкое разнообразие предлагаемых во внутреннем праве государств решений, была выражена поддержка предложения рассматривать этот вопрос в рамках внутреннего права. В этой связи было высказано предположение о возможности включения в проект конвенции положения с указанием на то, какое именно право должно регулировать этот вопрос, причем в этом случае выбор должен делаться между правом, применимым к данному договору, и правом суда. Рабочая группа принимала во внимание разнообразие внутренних законов, регулирующих вопрос о приостановлении или прерывании действия срока исковой давности, но в целом придерживалась того мнения, что в проекте конвенции следует предусмотреть какую-либо единообразную норму по этому вопросу, а не решать

его на основании внутреннего права. По общему мнению членов Рабочей группы, из проекта конвенции должна быть прямо исключена любая форма приостановления или прерывания действия срока исковой давности, если только стороны не договорятся о таком приостановлении или прерывании в соответствии с проектом статьи 71.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 69

133. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- действие проекта статьи 69 следует распространить на иски, предъявляемые как перевозчику, так и грузоотправителю по договору;
- следует установить двухгодичный период времени для предъявления обоих типов исков;
- следует использовать вариант В без ссылок на погашение "прав" как основу для отражения принципа срока исковой давности;
- не следует допускать никакого приостановления или прерывания действия срока исковой давности, если только стороны не договорятся об этом в соответствии с проектом статьи 71;
- сторона, срок предъявления иска которой истек согласно проекту статьи 69, должна, тем не менее, сохранять право на зачет; и
- Секретариату следует подготовить пересмотренный вариант данного проекта статьи с учетом вышеизложенных соображений.

Проект статьи 70. Начало срока исковой давности

134. Рабочая группа отметила, что проект статьи 70, в котором устанавливается дата начала течения срока исковой давности, рассматривался на ее семнадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункт 170). В то время предпочтение было отдано увязке даты начала течения срока исковой давности с датой фактической сдачи груза, а не с датой сдачи, указанной в договоре перевозки, причем дополнительно следует предусмотреть правило, касающееся договорной даты сдачи, для случаев, когда имеет место полная потеря груза. В этой связи было сочтено, что следует рассмотреть еще один нерешенный вопрос, заключающийся в том, следует ли использовать одну и ту же дату начала течения срока применительно к искам в отношении перевозчика, морской исполняющей стороны и грузоотправителя по договору.

Иски в отношении перевозчика и морской исполняющей стороны

135. Было выражено общее согласие с тем, что цель данного положения состоит в обеспечении определенности путем установления легко определяемой даты начала течения срока исковой давности, в которую лицо, желающее предъявить иск, может это сделать, при том, что лицу, которому может быть предъявлен иск, будет известно, будет ли этот иск предъявлен, и, таким образом, определенность и предсказуемость будут также обеспечены и в вопросе об истечении погасительного срока.

136. В то же время был задан вопрос о том, достаточно ли ясно вытекает из данного проекта статьи, что речь идет о дате фактической сдачи груза. Было

указано, что перекрестная ссылка на пункты 4 или 5 проекта статьи 11, касающейся периода ответственности, затрудняет понимание этого намерения в той мере, в какой эта перекрестная ссылка может увязать понятие "сдачи" для цели проекта статьи 70 с положениями договора перевозки, в которых определяется дата сдачи груза. В этой связи было отмечено, что суд, решая вопрос о том, что представляет собой сдачу, может в любом случае сослаться на проект статьи 11. Рабочая группа согласилась с тем, что в данном проекте статьи должно говориться только о "сдаче груза" без ссылок на пункты 4 или 5 проекта статьи 11, поскольку понятие "сдачи", которое также используется в аналогичном контексте в статье 3(6) Гаагско-Висбийских правил и статье 20(3) Гамбургских правил, хорошо понимается на практике и в достаточной мере разъяснено в прецедентном праве.

137. Было внесено предложение о том, что в случае полной потери груза вместо даты "завершения сдачи" в качестве отправного момента для начала течения исковой давности может быть использована дата, в которую перевозчик принял груз в свое ведение. Другое предложение заключалось в том, чтобы дату, в которую перевозчик принял груз в свое ведение, использовать в качестве даты начала течения срока исковой давности как для обычных исков, так и для случаев полной потери. Было указано, что ссылка на дату, в которую перевозчик принял груз в свое ведение и которая должна быть указана в договорных условиях согласно подпункту 1(f)(i) проекта статьи 38, обеспечит объективно проверяемый элемент для определения момента начала течения срока исковой давности и будет в лучшей степени способствовать правовой определенности, чем ссылка на "сдачу груза", которая может потребовать установления факта. Кроме того, было сочтено, что решение Рабочей группы установить продолжительность срока исковой давности в два года в этом случае обеспечит достаточное время для охвата более ранней даты начала течения этого срока. Это предложение получило определенную поддержку, однако было сочтено, что в связи с ним возникает потенциальная проблема, касающаяся того, что течение срока исковой давности начнется раньше возникновения права на предъявление иска. В целом Рабочая группа отдала предпочтение сохранению хорошо известного подхода, основывающегося на дате фактической сдачи груза, как он использован в Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах, в силу того, что эти формулировки хорошо опробованы на практике. В то же время было поддержано предложение рассмотреть в будущем вопрос об использовании даты, в которую перевозчик принимает груз в свое ведение, в качестве даты начала течения срока исковой давности в случае полной потери.

138. Определенная поддержка была выражена тексту, использованному в Гамбургских правилах, поскольку в нем содержится ссылка на дату сдачи части груза, о чем в нынешней формулировке проекта статьи 70 прямо не упоминается.

139. Напоминалось о том, что нынешняя формулировка проекта статьи 70 устанавливает специальное правило для случаев полной потери груза, поскольку в подобных случаях, совершенно очевидно, "сдача груза" не будет иметь места. Субсидиарное правило в данном проекте статьи увязывает срок исковой давности с "[последним] днем, когда груз должен был быть сдан". Было высказано мнение о том, что формулировка "должен был быть сдан" является, возможно, неясной. В ответ было указано, что ссылка на дату, когда груз

"должен был быть сдан", является признанным субсидиарным правилом для случаев полной потери, поскольку в результате ее использования началом течения срока исковой давности становится договорная дата сдачи груза, которую можно проверить по договорным условиям. Далее было разъяснено, что ссылка на "последний" день, когда груз должен был быть сдан, была включена для учета случаев, когда требуется сдать груз не на какую-то конкретную дату, а в течение определенного срока, например в течение какой-либо конкретной недели или месяца.

140. Некоторые сомнения были выражены в связи с вопросом о том, следует ли применять эту же дату начала течения срока исковой давности к искам в отношении морской исполняющей стороны. Было указано, что преимущество единой унифицированной даты начала течения этого срока состоит в удовлетворении практических потребностей относительно обеспечения предсказуемости и определенности. В то же время определенные сомнения были выражены относительно унифицированного срока исковой давности, течение которого начинается до того момента, когда морская исполняющая сторона получила или приняла в свое ведение груз. Согласно ряду высказанных мнений течение срока исковой давности в отношении морских исполняющих сторон должно начинаться только с даты, в которую может быть востребовано возмещение причиненного ущерба. Было отмечено, что, хотя это утверждение, возможно, и является обоснованным, с учетом того, что Рабочая группа приняла решение о двухлетней продолжительности этого срока и что устанавливаемая дата касается только начала течения срока исковой давности, применение одной и той же даты не вызовет каких-либо значительных трудностей.

Иск в отношении грузоотправителя по договору

141. Напоминалось о сомнениях, выраженных по вопросу о том, является ли момент сдачи груза уместным в случае срока исковой давности применительно к искам в отношении грузоотправителя по договору (A/CN.9/526, пункт 173). Было высказано предположение о том, что с учетом иного характера исков, которые могут быть предъявлены в отношении грузоотправителей по договору, по сравнению с исками, которые могут быть предъявлены в отношении перевозчиков, следует применять иной момент начала течения срока исковой давности, связанный с датой причинения ущерба. В целом было указано, что в соответствии с установившимися принципами правового регулирования течение срока исковой давности начинается только с того момента, когда соответствующая сторона, на действия которой распространяется срок исковой давности, приобретает право на предъявление иска другой стороне. С учетом большого разнообразия возможных исков перевозчиков в отношении грузоотправителей по договору, по сравнению с более стандартным характером исков, связанных с грузом, Рабочей группе следует попытаться разработать специальные правила. Если будет сочтено, что разработка более конкретных правил не является практически возможной, то может быть использована общая норма, содержащая ссылку на момент, в который у перевозчика возникает право иска в отношении грузоотправителя по договору. Это предложение получило определенную поддержку.

142. В то же время противоположная точка зрения состояла в том, что в интересах укрепления правовой определенности и предсказуемости было бы

предпочтительно предусмотреть одну и ту же дату начала течения срока исковой давности применительно к искам в отношении как грузоотправителя по договору, так и перевозчика. Было указано, что в большинстве случаев действия грузоотправителя по договору, которые могут причинить ущерб перевозчику, такие, как непредоставление информации об опасном характере груза или надлежащих инструкций о его обработке, обычно будут совершены задолго до сдачи груза, и, таким образом, на практике перевозчик уже получает преимущество в силу того факта, что течение срока исковой давности не начнется до сдачи груза. Кроме того, было указано, что дата сдачи, представляющей собой фактическое событие, которое легко установить, в большей степени способствует правовой определенности, чем ссылка на момент нарушения грузоотправителем по договору его обязательств или причинения им ущерба перевозчику, поскольку этот момент неизбежно будет разниться в каждом конкретном случае. Рабочая группа согласилась с последней точкой зрения, а также с тем, что и к искам в отношении грузоотправителя по договору, и к искам в отношении перевозчика должна применяться одна и та же дата начала течения срока исковой давности.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 70

143. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- следует сохранить текст проекта статьи 70, однако пересмотреть его в целях исключения ссылок на статью 11 и учета формулировки статьи 20(2) Гамбургских правил; и
- следует сохранить слово "последний" и снять квадратные скобки, в которые оно заключено.

Проект статьи 71. Продление срока исковой давности

144. Было отмечено, что положение, позволяющее сторонам продлевать срок исковой давности, предусматривается и в Гагско-Висбийских правилах (статья 3(6)), и в Гамбургских правилах (статья 20(4)). Было указано, что проект статьи 71 в значительной мере основывается на Гамбургских правилах, поскольку он позволяет лицу, которому предъявлен иск, в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем соответствующего заявления. Было отмечено, что проект статьи 71 отличается от Гагско-Висбийских правил, которые требуют достижения соглашения и могут допускать продление срока исковой давности даже после его истечения.

145. В ответ на вопрос о требовании в отношении формы заявления согласно статье 71 было подчеркнуто, что в проекте статьи 3 требуется, чтобы заявление было сделано в письменном виде, но также разрешается и использование электронных сообщений.

146. Рабочая группа сочла это требование в отношении формы уместным.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 71

147. После обсуждения Рабочая группа решила сохранить нынешний текст проекта статьи 71.

Проект статьи 72. Иск о возмещении

148. Рабочая группа напомнила о том, что в проекте статьи 72 предусматривается специальное продление погасительного срока для регрессных исков, с тем чтобы, например, в распоряжении перевозчика имелось достаточно времени для предъявления иска к субперевозчику в случаях, когда иск в отношении самого перевозчика был подан непосредственно перед истечением срока исковой давности. Напоминалось о том, что аналогичная норма имеется как в Гаагско-Висбийских правилах (статья 3(6 бис)), так и в Гамбургских правилах (статья 20(5)).

149. На рассмотрение Рабочей группы были представлены два варианта (содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и воспроизведенные в документе A/CN.9/WG.III/WP.76, пункт 47). Было отмечено, что в этих вариантах предусматриваются различные даты, начиная с которых будут отсчитываться дополнительные 90 дней после истечения срока, указанного в статье 69.

150. Напоминалось о том, что вариант В был подготовлен для снятия обеспокоенности ряда стран гражданского права, в которых иски о возмещении могут предъявляться лишь после вынесения окончательного судебного решения. В то же время было указано, что эта ситуация должным образом регулируется пунктом (а) проекта статьи 72, в котором содержится ссылка на срок, допускаемый применимым законодательством государства, в котором возбуждается разбирательство.

151. В целях повышения определенности было внесено предложение включить требование о заблаговременном уведомлении лица, которому может быть предъявлен иск о возмещении, с тем чтобы позволить этому лицу сохранить доказательства, которые в противном случае могут быть утрачены в течение этого срока. Было предложено, чтобы это уведомление направлялось в течение 90 дней по истечении срока исковой давности и чтобы возможность продления этого 90-дневного срока не допускалась. Это предложение получило некоторую поддержку.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 72

152. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- вариант В следует исключить; и
- вариант А следует сохранить и пересмотреть для учета возможных подходов к направлению уведомления относительно первоначального иска.

Проект статьи 73. Встречные иски

153. Напоминалось о том, что проект статьи 73 основывается на внесенном на восемнадцатой сессии Рабочей группы предложении о том, чтобы рассмотреть в проекте конвенции вопрос о встречных исках и чтобы для этого вида исков предусматривался такой же режим, как и для регрессных исков (см. A/CN.9/526, пункт 177).

154. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что нынешняя формулировка проекта статьи 73 является неясной и слишком широкой. Было предложено пересмотреть проект статьи 73 с тем, чтобы ограничить ее действие

встречными исками, которые предъявляются в порядке зачета. Напоминалось о том, что Рабочая группа уже приняла решение сохранить в проекте статьи 69 ссылку на "иск", а не на "право", что позволит сохранить право истца на зачет, в результате чего проект статьи 73 в его нынешнем виде становится излишним. Было достигнуто согласие с тем, что Рабочей группе на надлежащем этапе потребуется рассмотреть вопрос о месте такого положения, касающегося зачета, в тексте проекта конвенции.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 73

155. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- следует подготовить пересмотренный вариант текста проекта статьи 73, касающийся правила о зачете, и этот вариант следует поместить либо в проект статьи 73, либо в другое надлежащее место в тексте проекта конвенции.

Статья 74. Иски в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру

156. Напоминалось о том, что проект статьи 74 призван устранить озабоченность тем, что срок исковой давности может истечь до того, как истец определит фрахтователя по бербоут-чартеру, являющегося ответственным "перевозчиком" по смыслу проекта статьи 40(3). Было достигнуто согласие с тем, что текст проекта статьи 74 следует изменить с учетом решения Рабочей группы о новой формулировке проекта статьи 40(3) (см. пункты 17-25 и 28 выше) и что пересмотренный вариант текста проекта статьи 74 следует сохранить в квадратных скобках для рассмотрения на одной из будущих сессий.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 74

157. После обсуждения Рабочая группа решила, что текст проекта статьи 74 следует сохранить в квадратных скобках и пересмотреть в соответствии с ее решением, принятым в отношении проекта статьи 40(3).

Возможная дополнительная статья в отношении переноса исков согласно проекту статьи 80(2)

158. Рабочая группа напомнила о том, что на ее шестнадцатой сессии было внесено предложение предусмотреть в проекте конвенции режим предельных сроков в связи с переносом исков согласно проекту статьи 80(2) (см. A/CN.9/591, пункт 57).

159. Было высказано мнение о том, что, в целом, любой иск, который может быть перенесен согласно проекту статьи 80(2), будет представлять собой иск о вынесении деклараторного решения с целью отрицания ответственности перевозчика и что в число таких исков не будут входить законные иски к грузоотправителю по договору, например требования из ответственности согласно главе 8 (см. A/CN.9/591, пункты 57-59). Рабочая группа согласилась с отсутствием необходимости в специальном правиле в связи с переносом исков согласно проекту статьи 80(2).

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении возможной дополнительной статьи

160. После обсуждения Рабочая группа приняла решение об отсутствии необходимости в дополнительной статье в связи с переносом исков.

Ограничение ответственности перевозчика — глава 13

161. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она совсем недавно рассматривала вопрос об ограничении ответственности перевозчика на своей тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 25-31 и 38-62) и что она ранее рассматривала этот вопрос на своей десятой сессии (см. A/CN.9/525, пункты 65-70 и 81-92). Кроме того, напоминалось о том, что документ, содержащий информацию относительно задержки, был представлен правительством Китая (A/CN.9/WG.III/WP.74) и что письменные предложения по этому вопросу были представлены для рассмотрения Рабочей группой на этой сессии (см. A/CN.9/WG.III/WP.73, пункты 29-36, и A/CN.9/WG.III/WP.77). Рассмотрение Рабочей группой положений, касающихся ограничения ответственности перевозчика, основывалось на тексте, содержащемся в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/WP.56.

Проект статьи 64. Основания ограничения ответственности

Пункт 1

162. Было отмечено, что пункт 1 проекта статьи 64 предусматривает метод расчета уровня ограничения ответственности перевозчика. Этот подход, используемый как в Гаагско-Висбийский правилах, так и в Гамбургских правилах, предусматривает, что расчет, основывающийся как на одном килограмме, так и на одном месте груза, который был потерян или поврежден, позволяет ограничивать ответственность на основании большей из этих двух рассчитанных сумм. Далее напоминалось о том, что пункт 1 предусматривает исключение в том случае, когда "характер и стоимость груза", который был потерян или поврежден, были заявлены грузоотправителем по договору до отгрузки и включены в договорные условия или когда большая сумма была согласована сторонами договора перевозки. Рабочая группа решила, что окончательную сумму ограничения ответственности, которая должна быть предусмотрена в пункте 1, следует считать элементом общего баланса в режиме ответственности, предусмотренном проектом конвенции, и таким образом решила продолжить рассмотрение пункта 1 без конкретной ссылки на числа или суммы на данном этапе обсуждения. Кроме того, факторами, которые, как было указано, достойны рассмотрения в этом отношении, являются косвенная процедура внесения изменений в отношении уровня ограничения ответственности перевозчика, как установлено в проекте статьи 104 проекта конвенции, который обеспечивает дополнительную гибкость в связи с будущими изменениями пределов ответственности, и правило о нелокализованной потере или повреждении, содержащееся в пункте 2 проекта статьи 64.

Общие замечания

163. Внимание Рабочей группы было обращено на общий принцип, в связи с которым ограничение ответственности перевозчика было включено в проект конвенции и в другие транспортные конвенции. Было указано, что основная цель таких положений, касающихся ограничения ответственности, заключается в регулировании взаимоотношений между двумя коммерческими сторонами, с тем чтобы предоставить каждой из них право на получение выгоды. Напоминалось о том, что без выгоды от ограничения ответственности перевозчик будет нести полную ответственность за любую потерю или повреждение груза и что если такой груз находится в контейнерах, то перевозчик не будет знать об их содержании и, таким образом, перевозчик, возможно, подвергнется весьма значительным и непредсказуемым рискам. Вместо несения значительных страховых расходов и для разделения бремени несения потенциально весьма значительного риска, перевозчик будет вынужден перекладывать такой риск на каждого грузоотправителя по договору посредством увеличения фрахтовых ставок. Допуская ограничение ответственности перевозчика, такое распределение риска допускает уменьшение расходов как грузоотправителей по договору, так и перевозчиков с возможностью того, что полная компенсация за значительные потери не будет представляться возможной. Далее было отмечено, что цель надлежащего ограничения ответственности будет заключаться в уменьшении размера возмещения по некоторым требованиям в отношении суммы ограничения, однако это не будет ограничивать таким образом слишком много требований. Кроме того, было отмечено, что оптимальный уровень ограничения будет достаточно высоким, с тем чтобы стимулировать перевозчиков к проявлению надлежащей заботы о грузе, но достаточно низким для исключения чрезмерных требований и обеспечения при этом надлежащего распределения риска между коммерческими сторонами.

164. Было высказано мнение о том, что пределы ответственности, предусмотренные в Гагских или Гагско-Висбийских правилах, оказались удовлетворительными. Было указано, что ограничение ответственности перевозчика, которое предусмотрено в пункте 1, допускает уровень ограничения на основе одного килограмма или одного места в зависимости от того, какой уровень выше. Напоминалось о том, что Гагские правила предусматривают только ограничение за одно место, тогда как Гагско-Висбийские и Гамбургские правила предусматривают ограничение и за одно место, и за один килограмм, однако каждая из этих конвенций была заключена до появления современных контейнерных перевозок. Было указано, что значимость этого заключается в том, что до широкой контейнеризации перевозок большинство грузов перевозились в решетчатой таре или больших деревянных ящиках, которые считались одним грузовым местом, тогда как по мере расширения использования контейнеров уровень ограничения ответственности за одно место уже стал основываться на числе мест, находящихся в контейнере. Такое изменение в практике привело к увеличению сумм, подлежащих возмещению перевозчиком, по сравнению с суммами, которые подлежали бы возмещению согласно уровню ограничения за один килограмм груза или уровню ограничения за одно место до помещения груза в контейнер.

165. В качестве дополнительной поддержки точки зрения о том, что пределы ответственности, предусмотренные в Гагских или Гагско-Висбийских

правилах, являются удовлетворительными, было указано, что уровни ограничения по другим транспортным конвенциям, таким как КДПГ или КМЖП/МГК, не являются прямо сопоставимыми с уровнями, предусмотренными в конвенциях о морской перевозке грузов, поскольку несколько конвенций о перевозке грузов одним видом транспорта устанавливают уровни ограничения только за один килограмм или за одно место. Таким образом, как было указано, хотя уровень ограничения за один килограмм является намного более высоким, чем уровень, предусмотренный Гаагско-Висбийскими правилами, фактически размер возмещения является намного большим согласно этим конвенциям, чем допускается расчетом уровня ограничения за одно место. Было также указано, что некоторые другие конвенции, например Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года (Монреальская конвенция), предусматривают более высокий уровень ограничения в размере 17 СПЗ по сравнению с другими транспортными конвенциями, но что эта Конвенция также содержит положения, не допускающие превышения установленного ею уровня ограничения ответственности даже в случае преднамеренных действий или кражи, и что размер фрахта, подлежащего уплате в связи с видом перевозки, охватываемым такими другими транспортными конвенциями, является намного большим, чем размер фрахта, предусмотренный конвенциями о морской перевозке грузов. Кроме того, было отмечено, что сопоставление режимов, установленных конвенциями о перевозке одним видом транспорта, может вводить в заблуждение, поскольку каждая конвенция содержит положения, которые в особенной степени приспособлены к условиям перевозки данным видом транспорта. В связи с этим отмечалось, что было бы полезным получить фактические данные в отношении размера возмещения в случае потери или повреждения груза и относительно того, в какой степени пределы за одно место или за один килограмм были сопряжены с таким возмещением, но что такая информация испрашивалась из различных источников и ее весьма трудно получить. Было также высказано мнение о том, что поскольку транспортировка, охватывающая перевозку груза от двери до двери, может быть смешанной, то, возможно, было бы полезным рассмотреть суммы ограничения, предусмотренные другими конвенциями о перевозке грузов одним видом транспорта, особенно в отношении случаев нелокализованной потери или повреждения груза.

166. Далее отмечалось, что через посредство метода упаковки груза для отгрузки грузоотправитель по договору по существу может в одностороннем порядке выбирать, следует ли предъявлять какое-либо требование в связи с потерей или повреждением груза на основании расчета за одно место или за один килограмм. Кроме того, отмечалось, что, хотя к этой возможности грузоотправители по договору прибегают нечасто, грузоотправители по договору всегда могут по своему выбору объявить стоимость груза, который они отгружают, или согласовать с перевозчиком иной уровень ограничения и таким образом избежать действия правил об ограничении ответственности перевозчика, установленных в пункте 1.

167. В качестве дополнительной поддержки надлежащего характера пределов ответственности, предусмотренных Гаагско-Висбийскими правилами, было высказано предположение о том, что в отрасли перевозок грузов насыпью средняя стоимость грузов не увеличилась значительным образом со времени

заклучения предыдущих конвенций о морской перевозке грузов и что при линейных перевозках средняя стоимость груза, помещенного в контейнеры, также не увеличилась существенно.

168. Вместе с тем была высказана еще одна точка зрения, которая получила значительную поддержку и которая заключалась в том, что увеличение пределов ответственности согласно Гаагско-Висбийским правилам было бы надлежащей мерой. Было отмечено, что, поскольку широкая контейнеризация означала, что более дешевые грузы могут перевозиться в контейнерах на более экономичной основе, чем в прошлом, изучение таких данных, как данные о средней стоимости грузов с течением времени может вводить в заблуждение при попытке принятия решения о справедливом ограничении ответственности перевозчика. Кроме того, подчеркивалось, что стоимость ценных грузов увеличилась в течение последних нескольких лет и что инфляция, несомненно, также воздействовала на стоимость грузов и обесценила суммы ограничения со времени принятия действующих конвенций о морской перевозке грузов, которые были заключены десятилетия тому назад. Была выражена поддержка мнения, согласно которому эти факторы следует принимать во внимание при рассмотрении вопроса о том, какой уровень ограничения должен быть установлен в пункте 1, и что вопрос о повышении уровня ограничения, предусмотренного в традиционных конвенциях о морской перевозке грузов, должен быть рассмотрен Рабочей группой. Вместе с тем высказывались разные мнения относительно параметров такого повышения. Хотя высказывались предположения о том, что вполне понятным могло бы быть только незначительное повышение, высказывались и мнения о том, что пределы ответственности должны основываться на суммах, установленных в Гамбургских правилах, или превышать их.

169. Помимо вопросов исторического и коммерческого характера, обсуждавшихся Рабочей группой при рассмотрении ею факторов, сопряженных с выбором надлежащего предела ограничения ответственности перевозчика, Рабочей группе было рекомендовано принять во внимание определенные дополнительные факторы. В частности, было указано, что следует учитывать необходимость обеспечения широкой приемлемости проекта конвенции, например, путем тщательного рассмотрения уровня ограничения ответственности перевозчика в связи с предыдущими конвенциями о морской перевозке грузов. Была выражена поддержка мнения о том, что было бы предпочтительным найти некий средний путь при выборе соответствующего уровня ограничения, который может потребовать увеличения по сравнению с уровнями, предусмотренными в ранее заключенных конвенциях о морской перевозке грузов.

170. Было высказано предостережение в связи с тем, что установление уровня ограничения ответственности перевозчика в той же величине, какая предусмотрена Гамбургскими правилами, которые в настоящее время регулируют только незначительную часть морских перевозок в мире, было бы сопряжено со значительным повышением такого уровня в отношении наибольшей доли грузов в мировой торговле, которая в настоящее время регулируется с помощью более низких пределов, предусмотренных Гаагско-Висбийскими правилами, или даже более низких пределов, как, например, в случае некоторых стран мира с наибольшей экономикой. Вместе с тем была выражена обеспокоенность по поводу того, что любое другое решение, помимо

повышения уровня ограничения по сравнению с ранее заключенными конвенциями о морской перевозке грузов, вполне может восприниматься как движение назад, а не вперед.

171. Заслушав эти мнения, Рабочая группа завершила обсуждение этих вопросов, подчеркнув их всего лишь ориентировочный характер на нынешнем этапе работы и вновь изложив свое понимание, согласно которому любое решение в отношении предела ответственности должно рассматриваться в качестве одного из элементов общего баланса в режиме ответственности, предусматриваемом проектом конвенции.

"характер и стоимость груза"

172. Был поставлен вопрос относительно использования выражения "характер и стоимость груза" в пункте 1 и относительно того, каким образом это выражение отличается от выражения "описание груза", содержащегося в проекте статьи 38(1)(а), касающемся договорных условий. Было высказано предположение о том, что термин, используемый в проекте статьи 64(1), должен соответствовать термину, используемому в проекте статьи 38(1)(а), поскольку использование иного термина может привести к путанице относительно намерения грузоотправителя по договору в том, что касается заявленной стоимости груза. Были высказаны некоторые оговорки в связи с этим анализом, так как было сочтено, что, поскольку проект статьи 38 касается того, что было передано в ведение перевозчика, и того, что перевозится, а не конкретного заявления о стоимости груза, четкое различие в этих используемых терминах следовало бы сохранить. Вместе с тем в Рабочей группе получило поддержку предложение уточнить эту формулировку и используемые термины, возможно, путем простого исключения ссылки на "характер".

за одно место и за один килограмм

173. Хотя было высказано предположение о том, что окончательное решение в отношении предела ответственности, возможно, будет легче принять посредством сохранения только веса груза в качестве элемента расчета ответственности перевозчика, Рабочая группа в целом согласилась с тем, что и расчет за место, и расчет за вес должны быть сохранены для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 64(1)

174. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- механизм, установленный в проекте статьи 64(1) для расчета уровня ограничения ответственности перевозчика, одобрен;
- выражение "характер и стоимость груза" следует скорректировать, с тем чтобы оно соответствовало тексту, содержащемуся в проекте статьи 38(1)(а); и
- окончательное решение относительно уровня ограничения ответственности перевозчика будет принято на основе всей совокупности прав и обязательств, предусмотренных проектом конвенции.

Пункт 2

175. Затем Рабочая группа рассмотрела пункт 2 проекта статьи 64, в котором содержатся два варианта, причем в каждом из них устанавливается особый режим уровня ограничения в отношении нелокализованной потери или повреждения груза. Рабочая группа решила отложить рассмотрение этого положения до завершения ею обсуждения на этой сессии вопроса о взаимосвязи между проектом конвенции и другими конвенциями.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 64(2):

176. Рабочая группа решила отложить рассмотрение проекта статьи 64(2) до завершения обсуждения ею вопроса о взаимосвязи между проектом конвенции и другими конвенциями (см. пункты 236-238 ниже).

Пункт 3

177. Было подчеркнуто, что первоисточником этого пункта являются Гаагско-Висбийские правила. Рабочая группа отметила, что в пункте 3 вопрос об ограничении ответственности регулируется с точки зрения числа мест или единиц отгрузки при использовании контейнеров, поддонов или других приспособлений. Было также отмечено, что во время подготовки первоначального варианта данного положения для Гаагско-Висбийских правил грузовые места являлись обычно весьма крупными, но что в результате контейнеризации размеры мест в настоящее время, как правило, намного уменьшились. Это означает, что перевозчики в силу определения понятия "место" в настоящее время сталкиваются с более значительной потенциальной ответственностью за груз применительно к отдельному контейнеру, чем во времена принятия Протокола Висби.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 64(3):

178. После обсуждения Рабочая группа решила сохранить нынешний текст проекта статьи 64(3).

Пункт 4

179. Рабочая группа отметила, что, как предусматривается в пункте 4, в качестве расчетной единицы для целей исчисления ответственности перевозчика должна использоваться единица СПЗ, как она определена Международным валютным фондом.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 64(4):

180. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 64(4).

Проект статьи 65. Ответственность за потерю, причиненную задержкой*Вариант А или вариант В*

181. На рассмотрение Рабочей группы были представлены два варианта, и она перешла к обсуждению вопроса о том, какой из них является предпочтительным. Было отмечено, что по сути варианты А и В практически не различаются между

собой. В то же время более широкая поддержка была выражена варианту А на том основании, что он обеспечивает большую ясность.

182. Внимание Рабочей группы было обращено на возражения, которые были выражены в связи с режимом ответственности за задержку, предусматриваемым в проекте конвенции, а также на то, что для тех стран, которые высказали эти возражения, любой из вариантов проекта статьи 65 будет приемлемым только в том случае, если в проект конвенции будет также включено эквивалентное положение об ответственности за задержку со стороны грузоотправителя по договору.

Природа "потери", о которой говорится в этом проекте статьи

183. В целях содействия рассмотрению данного проекта статьи Рабочей группе было предложено обсудить различные виды потерь, которые могут быть причинены задержкой в сдаче груза, а также вопрос о том, каким образом каждая из категорий таких потерь будет регулироваться согласно проекту конвенции. Было указано, что потери, причиненные задержкой, могут быть подразделены на три основные категории. К первой категории относится физическое повреждение или потеря груза (например, в случае скоропортящихся грузов, таких, как фрукты или овощи). К второй категории относятся экономические потери, понесенные грузополучателем в результате сокращения рыночной стоимости груза в период между моментом его ожидавшейся доставки и моментом его фактической сдачи. Третью категорию составляют чисто экономические потери, понесенные грузополучателем, например, в том случае, когда промышленное предприятие не могло функционировать в результате задержки в доставке комплектующих и составных частей важного оборудования.

184. Было отмечено, что, очевидно, первая категория ущерба, причиненного задержкой, остается за рамками сферы действия проекта статьи 65, поскольку она охватывается положениями об ответственности за физическую потерю груза в проекте статьи 23. Было указано, что третья категория потерь (чисто экономические потери), совершенно очевидно, охватывается проектом статьи 65. В то же время, что касается второй категории (т.е. утраты рыночной стоимости), то ситуация, как было указано, остается неясной. Рабочая группа поддержала этот вывод, а также необходимость разъяснения того, что проект статьи 65 касается только чисто экономических (косвенных) потерь, и согласилась с тем, что уменьшение рыночной стоимости груза относится к тому виду потерь, который должен охватываться проектом статьи 23.

Уровень ограничения при потере, причиненной задержкой

185. Определенную поддержку получило мнение о том, что в качестве основного параметра установления ответственности перевозчика за задержку следует использовать тот же параметр, что и в случае физического повреждения груза согласно пункту 1 проекта статьи 23, а именно рыночную стоимость груза в месте назначения. Было указано, что отход от использования размера фрахта в качестве фактора для расчета компенсации оправдывается тем обстоятельством, что фрахтовые ставки подвержены значительным колебаниям, при том, что современные ставки, например, намного ниже ставок, существовавших во времена принятия Гамбургских правил в 1978 году. Сохранение фрахта в качестве используемого фактора будет, таким образом, означать, что

грузоотправителю по договору и грузополучателю будет предоставляться намного более низкая защита, чем в прошлом.

186. Еще одно предложение состояло в том, чтобы увязать предел ответственности либо с фактической суммой потерь, либо с суммой, полуторакратной фрахту, подлежащему уплате в отношении задержанного сдачей груза, либо с общей суммой, подлежащей уплате в качестве фрахта за весь сданный к перевозке груз, в зависимости от того, какая из этих сумм является наименьшей. Это предложение получило определенную поддержку, и было высказано мнение о том, что следует провести дальнейшее изучение вопроса о полезности ссылки на стоимость груза при определении ответственности за потерю, причиненную задержкой.

187. В то же время возобладало мнение о том, что с учетом других действующих документов сумма фрахта, подлежащего уплате за задержанный сдачей груз, является более уместным фактором для расчета ответственности перевозчика за причиненные задержкой экономические потери, которые могут быть абсолютно не связаны со стоимостью груза. В свою очередь фрахт прямо связан с обязательством, которое перевозчик не смог исполнить согласованным образом. Было указано, что, поскольку рыночная стоимость часто абсолютно не предсказуема, подобный предел будет означать возникновение для перевозчиков неразумного риска, что в свою очередь повлечет негативные последствия для грузоотправителей по договору с точки зрения более высоких фрахтовых ставок. Было отмечено, что вопрос о сокращении рыночной стоимости уже регулируется в проекте статьи 23 и что, если это положение является неясным, его следует разъяснить.

188. Прозвучали различные выражения поддержки сохранению предела ответственности, установленного в статье 6 (1)(b) Гамбургских правил, а именно суммы, в два с половиной раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз. Было также подчеркнуто, что ограничение ответственности должно служить стимулом для исполнения перевозчиками их обязательства сдать груз в срок и что, таким образом, оно не должно устанавливаться на слишком низком уровне.

189. Противоположное и получившее решительную поддержку мнение состояло в том, что надлежащим пределом ответственности за экономические потери, причиненные задержкой, будет однократный размер фрахта. Было разъяснено, что случайное сопоставление уровней ответственности согласно Гамбургским правилам вводит в заблуждение, поскольку на практике эти пределы редко приводят к возмещению в сумме, в два с половиной раза кратной подлежащему уплате фрахту. В этой связи было указано, что, хотя в Гамбургских правилах и устанавливается предел в виде суммы, в два с половиной раза кратной подлежащему уплате фрахту, в соответствии со статьей 6(1)(b) предусматривается общий предел ответственности в размере общей суммы фрахта, подлежащего уплате за перевозку всей партии. На практике это означает, что в большинстве случаев предел будет соответствовать однократному фрахту. Например, грузоотправитель по договору может отправить десять контейнеров по ставке в 1 000 СПЗ за каждый, и задержка одного контейнера повлечет ответственность в размере 2 500 СПЗ, однако, как было указано, в более часто возникающей ситуации, когда задержаны все контейнеры, предел составит однократную фрахту сумму в размере 10 000 СПЗ, а не 25 000 СПЗ. Кроме того,

было отмечено, что пределы ответственности за задержку согласно Гамбургским правилам применяются ко всем видам ответственности за задержку, в то время как действие проекта статьи 65 ограничено экономическими (косвенными) потерями. Было высказано мнение о том, что сумма, однократная фрахту, уже представляет собой существенную потенциальную ответственность с учетом того, что перевозчик может нести ответственность за задержку перед значительным числом грузоотправителей по договору и что, таким образом, использование размеров фрахта в качестве предела ответственности в достаточной мере стимулирует перевозчика к своевременному исполнению своего обязательства.

"если не согласовано иное"

190. Затем Рабочая группа рассмотрела вопрос о целесообразности сохранения формулировки "если не согласовано иное", которая использована в обоих вариантах А и В. Напоминалось о том, что цель включения этой формулировки состояла в создании возможностей для свободы заключения договора в отношении пределов ответственности за экономические потери, причиненные задержкой. Мнения по вопросу о целесообразности сохранения этой формулировки разделились.

191. Было указано, что сохранение этих слов придаст одному из основных обязательств перевозчика, а именно сдаче груза в срок, неимперативный характер и не будет стимулировать перевозчиков к выполнению этого основополагающего договорного обязательства. В поддержку исключения этой формулировки было отмечено, что необходимость в ней отсутствует с учетом того, что возможность для сторон согласовать более высокий предел уже предусматривается в главе 20, а любая договоренность о более низком пределе будет противоречить положению, касающемуся свободы заключения договора. Широкую поддержку получило мнение о том, что сохранение этой формулировки будет на практике означать, что грузоотправители по договору и грузополучатели будут лишены любой компенсации за задержку, поскольку перевозчики будут в обычном порядке включать в заранее отпечатанные бланки транспортных документов стандартные оговорки, сокращающие ответственность за задержку до, по всей вероятности, незначительной суммы. Хотя такой уровень свободы заключения договора может быть приемлемым для договоров об организации перевозок, когда договорные позиции обеих сторон равны, он был бы неуместен в других ситуациях при линейных перевозках, когда договоры перевозки являются договорами присоединения и у грузоотправителей по договору не имеется равных возможностей для согласования их условий.

192. Была также выражена решительная поддержка сохранения этой формулировки, и было высказано мнение о том, что в основе этой оговорки лежит взаимное согласие сторон, а не одностороннее заявление перевозчика и что в современных условиях грузоотправители по договору часто занимают достаточно сильные переговорные позиции для согласования лучших условий. Далее было указано, что возможности для проявления коммерческой гибкости важны для сторон, с тем чтобы позволить им устанавливать различные пределы для косвенных потерь с учетом своих собственных потребностей, и что этот подход отвечает коммерческой практике. Более того, устранение автономии сторон в этом вопросе будет означать превращение перевозчиков в

страхователей своевременной доставки отправленных грузов. Это повлечет негативные последствия в высококонкурентной отрасли, в которой в последнее время действовали низкие фрахтовые ставки. Грузоотправители, для которых своевременная доставка действительно имеет столь важное значение, всегда могут воспользоваться альтернативной возможностью отправить свой груз более быстрыми средствами, например авиатранспортом, и уплатить, соответственно, фрахт по более высокой ставке.

193. Отметив расходящиеся мнения по этому вопросу, Рабочая группа согласилась отложить принятие окончательного решения о сохранении данной формулировки до того момента, пока Рабочая группа не решит, следует ли включить в проект конвенции положение об ответственности за задержку со стороны грузоотправителя по договору. Если такая ответственность будет предусмотрена, то это послужит аргументом в пользу исключения данной формулировки, с тем чтобы этот пункт применялся на императивной основе.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 65

194. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст, содержащийся в варианте А, является предпочтительным и его следует использовать в качестве основы для будущего обсуждения;
- формулировку "если не согласовано иное" следует сохранить в квадратных скобках для рассмотрения на одной из будущих сессий;
- в проекты статей 23 и 65 следует внести любые необходимые разъяснения по вопросу о том, какие виды ущерба охватываются каждым из этих положений; и
- принятие решения о надлежащем пределе ответственности перевозчика за косвенные потери, причиненные задержкой, следует отложить до формирования консенсуса по вопросу об установлении какого-либо ограничения ответственности за задержку со стороны грузоотправителя по договору.

Проект статьи 66. Утрата права на ограничение ответственности

Пункт 1

195. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в пункте 1 проекта статьи 66 излагаются условия, соблюдение которых влечет за собой утрату перевозчиком возможности воспользоваться правом на ограничение своей ответственности. Эти условия будут выполнены, если истец докажет, что утрата или повреждение груза или нарушение обязательства перевозчика по проекту конвенции явились результатом личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенных либо намеренно, либо по небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой потери или повреждения.

196. Было отмечено, что подобное положение, позволяющее при определенных обстоятельствах превышать уровень ограничения, является общей характерной чертой для конвенций в области транспорта. Структура текста пункта 1 и использованный в нем подход получили общее одобрение в Рабочей группе.

"личное"

197. Ряд делегаций с большим сожалением отметили включение слова "личное" перед словами "действие или бездействие" в пункте 1, сочтя, что оно значительно усложняет для заявляющего требование лица, заинтересованного в грузе, доказывание соблюдения условий для применения этого положения и, таким образом, также возможность превышения уровня ограничения ответственности перевозчика. Рабочая группа напомнила о том, что вопрос о целесообразности включения данного термина в этот пункт подробно обсуждался в ходе ее тринадцатой сессии, и постановила не пересматривать своего решения, принятого в то время (см. A/CN.9/552, пункты 59, 60 и 62).

"[или как это предусмотрено в договоре перевозки]"

198. Рабочая группа рассмотрела вопрос о целесообразности включения слов "[или как это предусмотрено в договоре перевозки]" в текст пункта 1. Было высказано мнение о том, что эту формулировку можно исключить, поскольку, как было сочтено, лица, применяющие данное положение, придут к надлежащему выводу и без наличия этих слов в тексте. В частности, было сочтено, что в случае выполнения предусматриваемых этим пунктом условий будет принято решение о том, что может быть превышен любой уровень ограничения ответственности, независимо от документа, в котором данное ограничение устанавливается, и независимо от того, содержится ли в данном положении эта конкретная формулировка. В то же время была высказана обеспокоенность в связи с тем, что, поскольку согласно проекту конвенции сторонам разрешается договариваться только о повышении уровня ограничения ответственности, но не о его понижении, в случае отсутствия данной формулировки в некоторых правовых системах может возникнуть неясность в вопросе о том, следует ли допускать сохранение более высокого согласованного уровня ограничения ответственности даже в случае, если предусматриваемые в пункте 1 условия соблюдены. После обсуждения Рабочая группа согласилась снять квадратные скобки, в которые заключен данный текст, и сохранить эту формулировку в пункте 1.

Различные редакционные аспекты, вызвавшие обеспокоенность

199. Была выражена обеспокоенность по поводу взаимодействия текста проекта статьи 64 и формулировок проекта статьи 66(1). В частности, поскольку из текста проекта статьи 64 были исключены слова "в связи с" с целью включения формулировки "нарушение обязательств перевозчика по настоящей Конвенции", был задан вопрос о том, охватывает ли пересмотренный текст ненадлежащую сдачу груза, или сдачу без представления оборотного транспортного документа, или включение неверной информации в транспортный документ. Кроме того, если эти ситуации не охватываются проектом статьи 64, то встает дополнительный вопрос о том, могут ли они вообще возникать в случае, когда возможно превышение суммы ограничения ответственности перевозчика, поскольку элемент намерения или осознания со стороны перевозчика может вообще отсутствовать.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 66(1)

200. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- квадратные скобки, в которые заключена формулировка "или как это предусмотрено в договоре перевозки", следует исключить, сохранив эти слова; и
- текст проекта пункта 1 следует считать одобренным Рабочей группой при условии внесения любых редакционных изменений, которые будут сочтены необходимыми Секретариатом для целей разъяснения.

Пункт 2

201. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в пункте 2 проекта статьи 66 излагаются условия, соблюдение которых влечет за собой утрату перевозчиком возможности воспользоваться правом на ограничение своей ответственности в случае задержки в сдаче. Эти условия будут выполнены, если истец докажет, что задержка в сдаче груза явилась результатом личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенного либо намеренно, либо по небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой задержки.

202. Рабочая группа одобрила текст проекта пункта 2, приняв к сведению внесенное предложение о том, что если будет определен надлежащий уровень ограничения для ответственности за задержку со стороны грузоотправителя по договору, то Рабочей группе будет необходимо рассмотреть вопрос о включении положения, которое было бы аналогичным проекту пункта 2 и устанавливало бы условия, при которых этот уровень ограничения может быть превышен.

203. Было указано, что еще одна редакционная проблема возникает в связи с формулировкой "если истец доказывает" по сравнению с формулировкой "если доказано", которая используется в соответствующем положении в статье 8(1) Гамбургских правил и в статье 4.5(e) Гагско-Висбийских правил, поскольку, как было сочтено, она возлагает дополнительное бремя на заявляющее требование лицо, заинтересованное в грузе.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 66(2)

204. Рабочая группа одобрила проект пункта 2 с учетом того, что параллельное положение потребует, возможно, предусмотреть применительно к уровню ограничения ответственности грузоотправителя по договору, если такой уровень может быть определен.

Проект статьи 104. Изменение сумм ограничения

205. Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 104, касающегося изменения сумм ограничения, указанных в проекте конвенции, с учетом тесной связи данного положения с положениями главы 13 об ограничении ответственности. Рабочая группа напомнила о том, что на своей тринадцатой сессии она просила Секретариат подготовить специальную процедуру для оперативного изменения сумм ограничения, предусматриваемых в проекте конвенции (см. A/CN.9/552, пункт 40). На рассмотрении Рабочей группы находились два текста проекта статьи 40: подготовленный

Секретариатом текст, включенный в проект конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, и предложенный пересмотренный вариант, содержащийся в пункте 9 документа A/CN.9/WG.III/WP.77.

206. Было высказано мнение о наличии прямой связи между содержащимся в проекте статьи 104 положением – будь то в предложенном пересмотренном тексте, будь то в варианте, изложенном в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 – и уровнем ограничения ответственности перевозчика. В частности, было сочтено, что если сумма ограничения будет установлена на очень высоком уровне, то процедура ее изменения должна быть весьма жесткой, но что если эта сумма будет установлена на относительно низком уровне, то и процедура ее изменения должна быть менее жесткой.

Представление текста, содержащегося в пункте 9 документа A/CN.9/WG.III/WP.77

207. В порядке представления изменений, изложенных в предложенном пересмотренном тексте, Рабочей группе было сообщено о том, что цель проекта статьи 104, как это указывается в ее пункте 1, заключается в том, чтобы предусмотреть специальную процедуру внесения изменений, которой следует придерживаться только в отношении изменения ограничения ответственности перевозчика, устанавливаемого в проекте статьи 64(1). Любые другие изменения в связи с проектом конвенции будут осуществляться в обычном порядке согласно общему праву международных договоров.

208. В пункте 2 предложенного пересмотренного текста предлагается, чтобы число договаривающихся государств, необходимое для подачи запроса об изменении суммы ограничения, составляло половину от общего числа договаривающихся государств, а не одну четверть. Было высказано мнение о том, что это изменение обеспечит наличие достаточного консенсуса и подтвердит существование действительной потребности в существенном изменении данного положения среди наиболее затронутых сторон, в частности, кругов, на которые приходится значительная доля объема или стоимости грузов в перевозках, охватываемых проектом конвенции. Далее было высказано мнение о том, что в пункте 2 предложенного пересмотренного текста следует предусмотреть внесение изменений на совещании всех договаривающихся государств и всех государств – членов Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), поскольку, как было сочтено, в сфере современного международного частного права значительные изменения в принятые тексты часто вносятся теми же многосторонними органами, которые и занимались выработкой первоначального текста.

209. Было указано, что в пункте 4 предложенного пересмотренного текста, в котором сделан выбор, состоящий в отказе от жесткого и потенциально политизированного механизма голосования в пользу обычных процедур ЮНСИТРАЛ, основывающихся на достижении консенсуса, содержится еще одна новация. Помимо соображений, связанных с более значительными возможностями для проявления гибкости, было высказано мнение о том, что использование механизма одобрения, основывающегося на консенсусе, представляет собой надлежащую процедуру внесения изменений, поскольку именно этот механизм был использован для принятия самого проекта конвенции.

210. Было сочтено, что проект пункта 5 проекта статьи 104, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, является излишним и он был исключен из предложенного пересмотренного текста данного положения.

211. Также в порядке представления было указано на важность проекта пункта 5 предложенного пересмотренного текста для придания определенной стабильности проекту конвенции за счет ограничения частоты случаев возможных изменений уровня ограничений, а также установления тех пределов, в которых он может быть изменен. Согласно предложенному тексту, надлежащими сроками для внесения просьб об изменениях является срок в семь лет после вступления проекта конвенции в силу и срок в семь лет после завершения предыдущей процедуры внесения изменений. Кроме того, согласно предложенному тексту, любое разовое повышение или понижение предела ограничения должно составлять не более 21 процента, причем никакой предел не может быть повышен или понижен в совокупности более чем в два раза по сравнению с первоначальной суммой.

212. В проекте пункта 6 предложенного пересмотренного текста для вступления изменения в силу устанавливается срок в 12 месяцев после утверждения изменения достаточным числом договаривающихся государств, которое, как предлагается, должно быть таким же, что и то, которое в конечном итоге будет согласовано в проекте статьи 101 как необходимое для вступления в силу проекта конвенции в целом. Было указано, что в пунктах 7 и 8 проекта статьи 104, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, устанавливается излишне продолжительный срок для вступления изменений в силу.

213. В проекте пункта 7 предложенного пересмотренного текста предусматривается, что договаривающимся государствам будет необходимо денонсировать изменение или стать связанными им, что представляет собой отход от подхода, который использован в тексте документа A/CN.9/WG.III/WP.56 и в силу которого договаривающимся государствам потребовалось бы денонсировать всю конвенцию. Было сочтено, что подход, использованный в предложенном пересмотренном тексте, является более гибким, поскольку он позволит государствам, у которых, например, возникли трудности в связи со своевременным утверждением изменения на внутреннем уровне для его вступления в силу, оставаться, тем не менее, участниками самой конвенции.

Предварительная реакция на пересмотренный текст, предложенный в пункте 9 документа A/CN.9/WG.III/WP.77

214. Было отмечено, что согласно пункту 2 данного предложения предусматривается, что в работе любой сессии ЮНСИТРАЛ, созванной для рассмотрения предложенного изменения, будут принимать участие три различных группы государств: договаривающиеся государства, являющиеся членами ЮНСИТРАЛ; недоговаривающиеся государства, являющиеся членами ЮНСИТРАЛ; и договаривающиеся государства, не являющиеся членами ЮНСИТРАЛ. Был задан вопрос о существовании каких-либо прецедентов внесения изменений в какую-либо конвенцию органом такого смешанного состава. В ответ было указано, что согласно предложенному тексту предусматривается участие этих трех групп государств, поскольку в их состав входят члены и наблюдатели, обычно участвующие в проводимой на основе консенсуса работе ЮНСИТРАЛ, при том что к любому обсуждению

относительно внесения поправок должны быть также привлечены все договаривающиеся государства конвенции. В качестве примеров в этой связи были приведены принятие Протокола Висби, рамки которого не ограничивались созывом конференции договаривающихся государств, и переговоры по заключению Конвенции об ограничении исковой давности в международной купле-продаже товаров 1974 года. В ответ на дополнительный связанный с этим вопрос относительно возможного существования каких-либо прецедентов принятия упрощенной процедуры внесения изменений группой, в состав которой входят государства, не являющиеся договаривающимися, было упомянуто о различных конвенциях Международной морской организации, которые содержат специальные процедуры внесения поправок, согласуемых на основе консенсуса.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 104

215. После предварительного обсуждения Рабочая группа решила, что:

- для изучения процедур, изложенных в проекте статьи 104 в обоих документах A/CN.9/WG.III/ WP.56 и A/CN.9/WG.III/ WP.77, требуется более длительное время; и
- дальнейшее обсуждение данного положения будет отложено на более поздний срок.

Связь с другими конвенциями: проекты статей 27, 89 и 90

Общее обсуждение и проект статьи 27

216. Было отмечено, что Рабочая группа ранее рассматривала вопрос о связи проекта конвенции с другими конвенциями на своей одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 191-202) и что в ходе обсуждения проекта статьи 27, также на ее одиннадцатой сессии, она поручила Секретариату подготовить положения о коллизии конвенций для возможного включения в проект главы 19 (см. A/CN.9/526, пункты 245-250, особенно пункты 247 и 250). Эти положения в настоящее время содержатся в текстах статей 89 и 90. Было также отмечено, что Секретариат подготовил записку о связи проекта конвенции с другими конвенциями (A/CN.9/WG.III/ WP.78), который предлагается читать вместе с предыдущей подготовленной Секретариатом запиской о сфере применения проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/ WP.29). Рабочая группа рассмотрела проекты статей 27, 89 и 90 на основе текстов, содержащихся в приложениях I и II к документу A/CN.9/WG.III/ WP.56.

217. Рабочая группа заслушала выступление представителя Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), в котором внимание обращалось на ряд моментов, вызывающих у МСАТ обеспокоенность в отношении взаимосвязи между проектом конвенции и КДПГ. По мнению МСАТ, имеет место коллизия правовых режимов, устанавливаемых проектом конвенции и КДПГ, в том, что касается дорожной перевозки грузов. Признавая предпринимаемую в проекте статьи 27 проекта конвенции попытку согласовать действие обеих конвенций, МСАТ в то же время утверждал, что в результате совместного действия проектов статей 27, 89 и 90 проекта конвенции договаривающаяся сторона КДПГ, которая

хотела бы присоединиться к проекту конвенции, столкнется с коллизией предусматриваемого режима с положениями КДПГ. По мнению МСАТ, действие проекта конвенции будет противоречить положениям статьи 41(1)(b) Венской конвенции о праве международных договоров применительно к изменению международных договоров, а также статьи 1(5) КДПГ, которая запрещает договаривающимся сторонам КДПГ заключать какие-либо специальные соглашения между собой, изменяющие положения КДПГ. МСАТ выдвинул довод о том, что любая договаривающаяся сторона КДПГ вступит в противоречие с этими положениями, если она ратифицирует проект конвенции, поскольку, как утверждалось, сфера применения проекта конвенции "от двери до двери" неизбежно обусловит изменение или нарушение обязательств этих договаривающихся сторон по КДПГ. Еще один момент, вызвавший у МСАТ обеспокоенность, состоял в том, что согласно проекту статьи 27 проекта конвенции в случае локализованной потери или повреждения груза допускается применение императивных положений других конвенций, которые конкретно оговаривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок для предъявления исков, а это, как было указано, противоречит императивному характеру КДПГ в целом, предусмотренному ее собственными положениями (см. КДПГ, статья 41).

218. В ответ на эти замечания было указано, что некоторые из комментариев МСАТ основаны на предварительных положениях проекта конвенции, которые все еще рассматриваются Рабочей группой. Было также отмечено, что состав договаривающихся сторон КДПГ отличается от членского состава Организации Объединенных Наций и что оценить объем своих договорных обязательств согласно международному публичному праву должны сами договаривающиеся стороны КДПГ. В заключение было также подчеркнуто, что в проекте конвенции предполагается охватить совершенно другой вид договора перевозки, чем тот, который регулируется КДПГ.

219. Рабочая группа продолжила рассмотрение вопроса о предполагаемых коллизиях между проектом конвенции и другими международными конвенциями о перевозке грузов. В качестве предварительного шага, направленного на снятие любых указанных моментов, вызывающих обеспокоенность в том, что касается взаимосвязи проекта конвенции с другими конвенциями, было предложено изменить текст статьи 89 путем замены формулировки "и который применяется императивным образом к договорам перевозки груза главным образом неморскими транспортными средствами" формулировкой "в той мере, в которой он применяется в императивном порядке к соответствующему договору перевозки и не может быть преодолен в силу настоящей Конвенции". Было разъяснено, что цель предложенного изменения – обеспечить, чтобы другие транспортные конвенции применялись только в тех случаях и в той мере, в которой такое применение является действительно необходимым и когда нельзя заявлять о применимости проекта конвенции. Рабочая группа приняла к сведению это предложение.

220. Было отмечено, что у проекта конвенции и у КДПГ имеются свои собственные различные сферы применения, основывающиеся на охватываемых видах договора перевозки. Было указано, что проект конвенции охватывает договоры перевозки "море плюс" с дополнительным элементом наземной перевозки, в то время как в сфере действия КДПГ входят договоры перевозки

исключительно по дорогам. Далее было отмечено, что действие проекта статьи 27 направлено на уважение и сохранение положений действующих конвенций о наземной перевозке грузов и что на исполняющего наземного перевозчика всегда будет распространяться его собственный режим ответственности, предусмотренный для соответствующего вида наземного транспорта, в то время как на перевозчика по генеральному договору будет распространяться режим проекта конвенции. Рабочей группе рекомендовалось не уделять излишне пристального внимания вопросу о возможной коллизии конвенций.

221. Было указано, что в центре проблемы коллизии конвенций стоит вопрос об определении договора перевозки в различных конвенциях. Например, было отмечено, что определение "договора перевозки" в проекте конвенции является весьма широким и может охватывать относительно короткий морской этап и весьма длинный этап наземной перевозки. Кроме того, содержащиеся в других конвенциях положения о комбинированных перевозках, такие как статья 2 КДПГ и статья 38 Монреальской конвенции, предусматривают в ряде случаев применение этих конвенций ко всей перевозке, независимо от того факта, что в ней задействованы и другие виды транспорта. На первый взгляд, это создает прямую коллизию этих конвенций с проектом конвенции, однако было выражено мнение о том, что проект статьи 27 представляет собой наиболее уместный механизм, с помощью которого могут быть урегулированы эти коллизии, при условии внесения любых необходимых редакционных коррективов.

222. Было высказано мнение о том, что в случае транспортных конвенций коллизии возникают в основном тогда, когда положения о сфере применения допускают частичное дублирование в том, что касается охватываемых соответствующими конвенциями различных видов договоров перевозки. В частности, было указано, что эта проблема становится особенно сложной только в случае, если положения о сфере применения транспортных конвенций толкуются весьма расширительно. Была выражена точка зрения о том, что положения проекта конвенции о сфере применения являются вполне ограниченными и четкими по сравнению с другими конвенциями и что еще большее уточнение сферы применения проекта конвенции было достигнуто за счет того, что разрешена подача исков только в отношении договаривающихся перевозчиков и морских исполняющих сторон, при том что на действия внутренних перевозчиков по-прежнему распространяется режим, установленный для их соответствующего вида наземного транспорта. Было признано, что, несмотря на наличие этих механизмов, по-прежнему могут возникать случаи коллизии между режимами, применимыми к общему генеральному договору перевозки и договору перевозки отдельным видом транспорта, и что цель проекта статьи 27 состоит в координации применяемого в подобных случаях порядка, поскольку признается преимущественная сила императивных положений нынешних и будущих конвенций по сравнению с проектом конвенции, но только в том, что касается ответственности перевозчика, ограничения ответственности или срока для предъявления исков. Было указано, что причина сохранения приоритета проекта конвенции в отношении всех других вопросов связана с важнейшей обеспокоенностью поддержанием определенности в области торговли и заключается в том, что режим документарных аспектов смешанных перевозок должен оставаться стабильным и регулироваться нормами проекта конвенции. Было указано, что в противном

случае будет создана нестабильность в результате того, что, например, применительно к наземному этапу перевозки оборотный транспортный документ будет неожиданно преобразован в необоротный согласно КДПГ. Было заявлено, что аналогичные доводы можно привести применительно к сохранению права давать инструкции в отношении груза и права контроля, поскольку, в отличие от ряда конвенций по отдельным видам транспорта, положения проекта конвенции не будут разрешать грузополучателю, не уплатившему за груз, тем не менее принимать его в конце перевозки.

223. Хотя было выражено общее удовлетворение подходом к вопросу о других конвенциях, использованным в проекте статьи 27, и хотя было высказано общее согласие с решением Рабочей группы использовать в проекте конвенции ограниченный сетевой подход (см. A/CN.9/526, пункты 219-239), прозвучала также обеспокоенность по поводу вопроса о том, является ли сфера применения проекта статьи 27 достаточно широкой для обеспечения полномасштабного режима урегулирования коллизий с другими конвенциями. В частности, поскольку в проекте статьи 27 речь идет только об императивных положениях, было высказано мнение о том, что коллизии могут также возникать и в случае неимперативных положений, например в связи с положениями, касающимися уведомлений об ущербе, и что проект статьи 27 не дает достаточных ответов для урегулирования подобных ситуаций. Было указано, что в этом смысле можно утверждать, что положения проекта конвенции частично дублируют нормы конвенций по отдельным видам транспорта. Было заявлено, что возможным решением проблемы относительно неимперативных норм было бы добавление правила о том, что стороны считаются отказавшимися от применения неимперативных положений других конвенций в той мере, в которой они противоречат нормам проекта конвенции.

224. Было указано, что другая связанная с этим проблема возникает в силу самой формулировки проекта статьи 27(1)(b)(i), в которой говорится о конвенциях, которые, согласно их условиям, "применяются в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика" в соответствии с договором перевозки. Было указано, что с учетом отличий в сферах применения различных транспортных конвенций их положения могут и не "применяться" и проект статьи 27 может и не вступить в действие, что будет равнозначно созданию унифицированной, а не ограниченной сетевой системы. Было предложено исключить формулировку "которые в соответствии с их условиями применяются в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика в соответствии с договором перевозки в течение этого периода" и заменить ее следующим текстом: "применялись бы в случае, если грузоотправитель по договору заключил отдельный и прямой договор с перевозчиком в отношении конкретного этапа перевозки, на котором имели место потеря или ущерб". Далее в поддержку ограниченной сетевой системы было указано, что она требуется для создания предпочтительной ситуации, когда иск перевозчику по договору будет предъявлять лицо, заинтересованное в грузе, а не исполняющий перевозчик.

225. По мнению некоторых участников, проекта статьи 27, возможно с определенными редакционными изменениями для учета конкретных проблем дублирования с такими конвенциями, как Монреальская конвенция, вполне достаточно для обеспечения решения на случай любых потенциальных коллизий с конвенциями. С учетом этого, согласно ряду высказанных точек зрения,

дополнительные положения в проектах статей 89 и 90 являются излишними и даже затрудняют использование ясного и предсказуемого подхода к этой проблеме, предусмотренного в проекте статьи 27. В поддержку этой точки зрения было указано, что проект статьи 89 допускает слишком широкую свободу усмотрения при принятии решения о том, какая конвенция должна применяться, и было выражено предпочтение более определенному подходу, изложенному в проекте статьи 27. Кроме того, было отмечено, что использование проекта статьи 89 в качестве решения проблемы коллизии конвенций не даст возможности для столь же четкого и единообразного толкования, которое могло бы быть выработано на основании проекта статьи 27. В то же время, по мнению других участников, прозвучавшему в поддержку проекта статьи 27 как основного положения для урегулирования потенциальной проблемы коллизии конвенций, роль проектов статей 89 и 90 может быть сохранена для целей урегулирования таких ситуаций, как прямая и неизбежная коллизия между положениями проекта конвенции и действием положений других конвенций, таких как статьи 18(4) и 38 Монреальской конвенции. Далее было сочтено, что место проектов статей 89 и 90 как положений, посвященных коллизии конвенций, в главе "Другие конвенции" является более уместным и что включение таких положений может обеспечить дополнительную определенность толкования в случае возможного возникновения таких коллизий.

"[внутреннее право]"

226. Ряд делегаций высказали мнение о том, что формулировку "внутреннее право" следует исключить из вводной части текста проекта статьи 27(1)(b). В поддержку этой точки зрения было указано, что исключение данного термина будет способствовать единообразию толкования и правовой определенности. Далее было высказано мнение о том, что аргументом против сохранения этой формулировки являются дополнительные сложности и расходы, которые возникнут в случае предъявления иска в отношении груза и которые будут связаны с необходимостью определить применимые положения внутреннего права. В то же время некоторые делегации выразили пожелание сохранить эти слова в квадратных скобках, по крайней мере на временной основе, до завершения дополнительного рассмотрения этой формулировки. В поддержку этого предложения было высказано мнение о том, что в ряде ситуаций, когда последним этапом перевозки является дорожный и чисто внутренний этап, исключение этой формулировки может привести к применению к этому этапу совсем иного режима, чем тот, который был бы применим согласно внутреннему праву. Было сочтено, что этот возможный сценарий заслуживает дальнейшего рассмотрения, так же как и вопрос о том, может ли подобная обеспокоенность быть учтена с помощью использования в проекте текста другого подхода.

Дополнительный редакционный аспект, вызвавший озабоченность

227. Были заданы вопросы о необходимости ссылки в проекте статьи 27(1)(b)(iii) на "частный договор" и о возможном исключении слова "частный" из текста.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 27

228. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- структуру проекта статьи 27 следует сохранить с некоторыми возможными редакционными изменениями;
- квадратные скобки, в которые заключен текст пункта 1, следует снять и сохранить этот текст;
- к Секретариату следует обратиться с просьбой рассмотреть альтернативные формулировки применительно к таким словам, как, например, "в соответствии с их условиями применяются";
- квадратные скобки, в которые заключены пункты 2 и 3, следует сохранить; и
- формулировку "[или внутреннее право]" во вводной части текста проекта статьи 27(1)(b) следует сохранить для дальнейшего рассмотрения.

Статья 89. Международные документы, регулирующие другие виды транспорта и

Статья 90. Преимуществомная сила по сравнению с более ранними конвенциями

229. Рабочая группа продолжила обсуждение вопроса о связи между проектом конвенции и другими конвенциями на основе проектов статей 89 и 90, которые, как отмечалось, были включены в проект конвенции по просьбе, высказанной Рабочей группой на ее одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 245-250 и особенно пункты 247 и 250), но которые еще не рассматривались Рабочей группой.

230. Была выражена озабоченность в связи с тем, что проекты статей 89 и 90, как представляется, противоречат друг другу. Так, согласно проекту статьи 89 в случае коллизии будет признаваться преимущественная сила других конвенций по отношению к проекту конвенции, в то время как согласно проекту статьи 90 предусматривается преимущественная сила проекта конвенции по отношению ко всем другим вступающим с ним в коллизию более ранним конвенциям. С учетом этого были предложены два возможных решения: исключить любой из этих проектов статей или исключить оба проекта. В этой связи было высказано мнение о том, что удовлетворительное решение для проблемы любых потенциальных коллизий между другими конвенциями по отдельным видам транспорта и проектом конвенции уже предусматривается в проекте статьи 27 и что какие-либо дополнительные положения в этом отношении не являются ни необходимыми, ни желательными.

231. Были высказаны и другие мнения в поддержку предложения исключить проекты статей 89 и 90 и оставить проект статьи 27, а также специальные касающиеся коллизии конвенций положения, содержащиеся в проектах статей 79, 91, 92 и 93 проекта конвенции, и положение о денонсации в проекте статьи 102 в качестве единственных положений, предназначенных для урегулирования любых потенциальных коллизий конвенций. В поддержку этого предложения было еще раз высказано мнение о том, что с точки зрения других конвенций по отдельным видам транспорта, таких, как КДПГ, никаких коллизий с проектом конвенции не возникает, поскольку сфера применения этих конвенций привязана к договорам перевозки, которые отличаются от договора перевозки "море плюс", охватываемого проектом конвенции (см. пункт 225

выше). Таким образом, было указано, что предмет этих конвенций и предмет проекта конвенции отнюдь не идентичны друг другу. Во-вторых, было заявлено, что проект статьи 27 с самого начала разрабатывался как положение, реализующее ограниченный сетевой подход для выполнения функции нормы о коллизии конвенций, и что отделение его от этой функции может привести к широкому применению проекта статьи 27 ко всем наземным перевозкам, предусматриваемым проектом конвенции. Было указано, что такое толкование может привести к существенному сокращению возможностей по получению возмещения убытков грузоотправителями по договору, которые в случае дорожной перевозки будут в силу этого сталкиваться с установленным в КДПГ ограничением ответственности в 8,33 СПЗ за килограмм, а не с уровнем ограничения, сопоставимым, например, с уровнем Гаагско-Висбийских правил в 666,67 СПЗ за место. Со ссылкой на этот пример было указано, что возмещение согласно рассчитанному на килограмм ограничению в КДПГ будет более благоприятным, чем возмещение при расчете на основе ограничения за грузовое место при использовании такого положения, как положение, содержащееся в Гаагско-Висбийских правилах, только в том случае, когда отдельное грузовое место весит более 83 килограммов, что, как было отмечено, редко имеет место на практике. В заключение было указано, что проекты статей 89 и 90 являются в любом случае излишними, поскольку в случае любой коллизии с другой конвенцией по тому или иному регулируемому вопросу в силу статьи 30 Венской конвенции о праве международных договоров любая более поздняя конвенция, регулирующая этот вопрос, будет иметь преимущественную силу по отношению к положениям ранее заключенной конвенции.

232. Хотя было выражено общее согласие с возможностью исключения статьи 90 как источника возможной неясности относительно применения статьи 30 Венской конвенции о праве международных договоров, в Рабочей группе по-прежнему выражалась существенная поддержка сохранения проекта статьи 89, по крайней мере в настоящий момент. В этой связи была вновь подтверждена выраженная в ходе предыдущего обсуждения озабоченность (см. пункт 225 выше) относительно достаточности проекта статьи 27 для урегулирования общих вопросов коллизии конвенций, которые могут возникнуть применительно к определенным конвенциям по отдельным видам транспорта и применительно к некоторым региональным документам по отдельным видам транспорта, помимо КДПГ, например к унифицированным правилам дорожной перевозки, которые были подготовлены Организацией по унификации коммерческого права в Африке (ОУКПА). В частности, было сочтено, что проект статьи 89 может обеспечить дополнительную защиту от такого остаточного риска коллизии конвенций в той мере, в какой такая защита, дополнительно к действию проекта статьи 27, является необходимой. Кроме того, в поддержку сохранения проекта статьи 89 была высказана конкретная просьба обеспечить определенность относительно цели данного положения за счет сохранения слов "главным образом", которые содержатся в данном проекте статьи и в статье 25(5) Гамбургских правил.

233. В ответ было высказано мнение о том, что такая озабоченность относительно дополнительной защиты является неоправданной, что в проекте статьи 27 содержится четкое и полное решение данной проблемы и что добавление в проект конвенции проекта статьи 89 в действительности может привести к неясности и затруднить предполагаемое действие проекта статьи 27.

В этой связи была также высказана точка зрения о том, что проект статьи 89 в его нынешней формулировке представляет собой слишком общее положение для выполнения возлагаемой на него функции заполнения любых потенциальных пробелов, которые могут не покрываться применением проекта статьи 27. В то же время было высказано мнение о том, что для снятия остающихся моментов, которые вызывают озабоченность относительно четкости применения проекта статьи 27 в качестве положения о коллизии конвенций, Секретариат может предложить дополнительные поясняющие положения, аналогичные положениям, изложенным в пунктах 29 и 36 документа A/CN.9/WG.III/WP.78, в силу которых иски согласно проекту конвенции могут предъявляться только в отношении договаривающегося перевозчика и морской исполняющей стороны, а иски в отношении других исполняющих наземных перевозчиков охватываться не будут. Были внесены дополнительные предложения о возможном пересмотре вопроса о надлежащем месте проекта статьи 27 в тексте проекта конвенции с учетом его роли в качестве положения о коллизии конвенций, а также о том, что Секретариат может также рассмотреть вопрос о пояснениях к тексту проекта конвенции на основе коносамента КОМБИКОН БИМКО, о котором говорится в пункте 26 документа A/CN.9/WG.III/WP.78.

234. Поскольку выражалась озабоченность относительно возможной коллизии с Монреальской конвенцией (см. пункт 225 выше), было предложено дополнительно разъяснить проект конвенции – хотя сочетание воздушного и морского этапов в рамках одной перевозки встречается, как было сочтено, весьма редко – для обеспечения того, чтобы опасности коллизии с Монреальской конвенцией не сохранялось. В этой связи была выражена дополнительная озабоченность возможностью возникновения прямой коллизии конвенций также между проектом конвенции и документами, действующими в рамках некоторых региональных соглашений в области торговли и транспорта, например в рамках ОУКПА.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проектов статей 89 и 90

235. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- проект статьи 89 следует исключить;
- проект статьи 90 следует исключить;
- Секретариату следует предложить рассмотреть вопрос о надлежащем месте проекта статьи 27 в тексте с учетом его функции как положения о коллизии конвенций; и
- следует рассмотреть вопрос о возможных редакционных разъяснениях в проекте документа для обеспечения надлежащего применения ограниченной сетевой системы с учетом пунктов 26, 29 и 36 документа A/CN.9/WG.III/WP.78, а также для обеспечения того, чтобы между проектом конвенции и Монреальской конвенцией не возникали коллизии.

Проект статьи 64. Основания ограничения ответственности (продолжение после пунктов 175-176 выше)

Пункт 2 (продолжение)

236. Рабочая группа напомнила о том, что в проекте статьи 64(2) содержатся два варианта, в каждом из которых устанавливается специальный режим уровня ограничения ответственности в отношении нелокализованной потери или повреждения груза. Далее она напомнила о том, что было решено отложить рассмотрение этого пункта до тех пор, пока Рабочая группа не рассмотрит вопрос о связи проекта конвенции с другими конвенциями (см. пункты 175-176 выше).

237. Было высказано мнение о том, что, поскольку в один контейнер может быть помещено большое количество отдельных мест, ограничение за место при контейнерных перевозках может на практике оказаться более значительным для морских перевозок по сравнению с внутренними перевозками (см., например, пункт 231 выше). Поэтому было предложено исключить пункт 2, поскольку было сочтено, что грузоотправители по договору будут получать более высокие суммы возмещения за ущерб в соответствии с режимом ответственности проекта конвенции и что возмещение за нелокализованный ущерб поэтому должно также определяться в соответствии с общим режимом ответственности согласно проекту конвенции. Это предложение получило определенную поддержку, и некоторые делегации высказали мнение о том, что вопрос об ограничении ответственности можно было бы рассмотреть в проекте статьи 27 и что в любом случае пункт 2 привносит неясность в существующий режим. В то же время было указано, что еще преждевременно исключать пункт 2 и что Рабочей группе следует вновь рассмотреть этот вопрос после того, как будут определены пределы ограничения ответственности в проекте статьи 64(1). Было также высказано мнение о том, что оба варианта, изложенные в пункте 2, являются неясными, и если один из них будет сохранен, то необходимо будет существенным образом пересмотреть его формулировку.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 64(2)

238. Ввиду нехватки времени Рабочая группа приостановила свое обсуждение и решила продолжить обсуждение проекта статьи 64(2) на одной из будущих сессий.

Общая авария — глава 18

239. Рабочая группа рассмотрела текст главы 18 (состоящей из статей 87 и 88), содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, и сослалась на итоги своего предшествующего обсуждения этой главы (см. A/CN.9/510, пункты 137-143, и A/CN.9/526, пункты 183-190).

Проект статьи 87

240. Было вновь указано, что в статье 87 в значительной степени воспроизводятся положения об общей аварии, содержащиеся в Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах, и излагается согласованный

принцип, в соответствии с которым проект конвенции не должен оказывать воздействия на применение положений договора перевозки или внутреннего права, касающихся распределения убытков по общей аварии. Было решено, что принцип, установленный в проекте статьи 87, является полезным и его следует сохранить. Было предложено дать необходимые разъяснения в отношении того, что действие статьи 16(2) не должно каким-либо образом затрагивать существующий режим общей аварии.

Проект статьи 88

241. Было отмечено, что пункт 1 призван отразить принцип, в соответствии с которым следует прежде всего распределить убытки по общей аварии и решить вопрос о возмещении убытков по общей аварии, и только после этого приступить к решению вопросов об ответственности на той же основе, что и в отношении ответственности по требованию, предъявляемому собственником груза за потерю или повреждение груза.

242. Отмечалось, что в пункте 2 рассматривается вопрос об исковой давности по требованиям в связи с общей аварией. Было указано, что в процессе разработки текста возникали некоторые сомнения в отношении применимого срока исковой давности, однако впоследствии в 2004 году ММК издал пересмотренный вариант Йоркско-Антверпенских правил 1994 года, в котором был указан срок исковой давности в один год после даты распределения убытков по общей аварии или шесть лет после даты завершения общего морского рейса, в зависимости от того, что наступает раньше. Отмечалось, что, поскольку не ясно, может ли срок исковой давности в соответствии с частным контрактом иметь преимущественную силу по сравнению со сроком исковой давности в соответствии с международным правом, и поскольку пересмотренные Йоркско-Антверпенские правила 2004 года еще не приняты повсеместно, было бы целесообразно сохранить пункт 2 для целей обеспечения ясности, но в то же время изменить его текст, с тем чтобы отразить Йоркско-Антверпенские правила, касающиеся требований "согласно бондам или гарантиям по общей аварии". Это предложение получило некоторую поддержку.

243. В то же время были высказаны возражения против сохранения статьи 88. Было указано, что в результате включения пересмотренных сроков исковой давности согласно Йоркско-Антверпенским правилам 2004 года может возникнуть путаница, поскольку эти пересмотренные правила еще не применяются всеми судовладельцами. Было высказано мнение о том, что вопрос о сроке исковой давности следует регулировать в соответствии с существующим правовым режимом в отношении распределения убытков по общей аварии.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении главы 18

244. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- существенные положения статьи 87 следует сохранить; и
- статью 88 следует исключить.

Юрисдикция — глава 16

Общее обсуждение

245. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она совсем недавно рассматривала вопрос о юрисдикции на своей шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункты 9-84) и что она ранее рассматривала этот вопрос на своей четырнадцатой (см. A/CN.9/572, пункты 110-150) и пятнадцатой (см. A/CN.9/576, пункты 110-175) сессиях. Кроме того, напоминалось о том, что для рассмотрения Рабочей группой на настоящей сессии был подготовлен пересмотренный текст главы о юрисдикции (см. A/CN.9/WG.III/ WP.75), который основывается на тексте, рассмотренном на ее шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункт 73), а также на результатах рассмотрения этого текста (см. A/CN.9/591, пункты 74-84). В текст документа A/CN.9/WG.III/ WP.75 были включены некоторые предложения Секретариата, касающиеся редакционных улучшений, которые изложены в сносках в этом документе. Обсуждение положений о юрисдикции проводилось в Рабочей группе на основе текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.75.

Предложение, касающееся оговорки или положения, позволяющего "прибегать" к тексту главы

246. В рамках Рабочей группы прозвучало предложение о том, что с учетом многообразия мнений, высказанных в ходе ее шестнадцатой сессии относительно применения и реализации оговорок о выборе суда в главе о юрисдикции проекта конвенции, Рабочей группе следует рассмотреть вопрос о принятии положения, позволяющего договаривающимся государствам делать оговорку в отношении всей главы, или следует включить в проект конвенции положение, позволяющее договаривающимся государствам прямо выражать согласие с главой о юрисдикции, или "прибегать" к ней для придания ей обязательной силы. Было высказано мнение о том, что такой подход обеспечит более высокую вероятность широкого принятия проекта конвенции договаривающимися государствами и что по главе о юрисдикции может быть достигнут более широкий консенсус.

247. Что касается конкретных предложений редакционного характера, то было предложено подготовить новое положение, включающее вариант А с формулировкой "Любое государство может сделать оговорку в отношении настоящей главы", а также вариант В следующего содержания: "Положения настоящей главы будут применяться к Договаривающемуся государству только в том случае, если данное государство сделает заявление об этом". Кроме того, было разъяснено, что, если будет решено предусмотреть в главе о юрисдикции возможность делать оговорку или положение, позволяющее "прибегать" к тексту этой главы, можно исключить существующие положения пунктов 4 и 5 проекта статьи 76, позволяющие договаривающимся государствам допускать применение соглашений о выборе суда, которые отвечают условиям, отличным от остальных условий этого проекта положения.

Подход, позволяющий частично "прибегать" к тексту главы

248. Было высказано мнение о том, что решение разрешить применение положения об оговорке или о том, чтобы "прибегать" к тексту, в отношении всей

главы о юрисдикции, может быть слишком радикальным и что Рабочей группе следует рассмотреть более гибкий подход. Было указано, что некоторые государства, которые могут принять решение о присоединении к числу договаривающихся государств проекта конвенции, могут быть заинтересованы в сохранении проекта статьи 76 в тексте проекта конвенции, с тем чтобы можно было придать силу положениям о выборе суда на условиях, отличных от тех, которые предусмотрены в других положениях проекта статьи 76. Было отмечено, что этого можно добиться, если Рабочая группа решит включить положения, позволяющие договаривающимся государствам "прибегать" ко всей главе, за исключением проекта статьи 76, или "прибегать" к главе о юрисдикции в целом, включая проект статьи 76.

Мнения, высказанные по обоим предложениям

249. Рабочая группа перешла к рассмотрению этих двух изложенных выше предложений. Предложение предусмотреть в проекте конвенции для договаривающихся государств возможность сделать оговорку или включить положение о возможности "прибегать" к тексту в отношении всей главы о юрисдикции получило решительную поддержку. Ряд делегаций, которые первоначально на шестнадцатой сессии выступали за исключение всей главы о юрисдикции, выразили удовлетворение в связи с этим предложением и в связи с тем, что оно предоставит договаривающимся государствам дополнительную гибкость.

250. Была также выражена заинтересованность в применении подхода, позволяющего частично "прибегать" к проекту статьи 76. Делегации заявили, что, прежде чем высказать свое мнение относительно принятия или отклонения этого подхода, они хотели бы увидеть положения проекта текста, регулирующие применение этого подхода. В частности, было заявлено о важности сохранения в проекте конвенции положения, предусматривающего признание соглашений о выборе суда в соответствии с проектом статьи 76(4). При рассмотрении подхода, позволяющего частично делать оговорку или "прибегать" к тексту главы, было высказано мнение о необходимости внимательно рассмотреть вопрос о связанных с этим поправках, которые, возможно, потребуются внести для обеспечения надлежащего функционирования проекта статьи 81 бис о признании и приведении в исполнение. Аналогичное мнение было высказано также в отношении соответствующих поправок, которые, возможно, потребуются внести в проект статьи 81 бис, если Рабочая группа примет подход, предусматривающий возможность делать оговорку или "прибегать" к тексту в отношении всей главы о юрисдикции.

Оговорка в сравнении с подходом, позволяющим "прибегать" к тексту главы

251. Хотя в отношении предложения об оговорке или подхода, позволяющего "прибегать" к тексту главы, не было выражено решительной поддержки или возражений, было отмечено, что договаривающимся государствам, возможно, будет легче применять подход, позволяющий "прибегать" к положениям главы, поскольку он позволяет государствам, ничего не предпринимая, просто допускать бездействие соответствующих положений, вместо того чтобы предпринимать позитивное действие, заключающееся в вынесении оговорок в отношении этих положений. По общему мнению в Рабочей группе, делегации

хотели бы рассмотреть проект текста, предусматривающий возможность делать полную и частичную оговорку или "прибегать" к тексту главы, прежде чем высказывать определенные мнения относительно этих предлагаемых подходов.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении подходов, предусматривающих возможность делать полную и частичную оговорку или "прибегать" к тексту главы

252. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- в Рабочей группе выражена поддержка в отношении предложения включить в проект конвенции положение о возможности делать оговорку или "прибегать" к положениям главы 16 в целом;
- была выражена заинтересованность в применении предлагаемого подхода, предусматривающего возможность сделать оговорку или частично "прибегнуть" к положениям проекта статьи 76, и в признании соглашений о выборе суда согласно проекту статьи 76(4); и
- для рассмотрения Рабочей группой следует подготовить проект текста, более подробно описывающего различные предлагаемые подходы, вместе с любым дополнительным текстом об изменениях, которые необходимо внести в этой связи в другие положения, такие как проект статьи 81 бис.

Обсуждение конкретных положений главы 16

253. Рабочая группа продолжила изучение положений главы о юрисдикции с целью рассмотрения вопроса о том, может ли быть принято решение относительно любого альтернативного текста, представленного в документе A/CN.9/WG.III/ WP.75, и может ли быть достигнута договоренность по другим затронутым вопросам.

Проект статьи 75. Иски в отношении перевозчика

254. Ряд делегаций высказали мнение о том, что следует исключить вступительную формулировку текста проекта статьи 75 "если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда, которое является действительным согласно статье 76 или 81", поскольку она дает слишком большую свободу заключения договора в том, что касается определения мест, пригодных для установления юрисдикции. Кроме того, были затронуты вопросы о том, следует ли включить в проект конвенции положение, устанавливающее правила определения соответствующей юрисдикции в отношении исков к грузоотправителю по договору и грузополучателю в дополнение к положениям проектов статей 75 и 77, предусматривающим такие правила в отношении исков, соответственно, к перевозчику и морской исполняющей стороне. По обоим вопросам предпочтение было отдано подходу, применяемому в статье 21 Гамбургских правил. В ответ на это было заявлено, что, несмотря на некоторую поддержку этих предложений, было сочтено, что с учетом хрупкого компромисса, достигнутого по этим вопросам на шестнадцатой сессии Рабочей группы, ей не следует в настоящее время отступать от своей точки зрения, выраженной в рассматриваемом тексте, и что вопросы свободы заключения договора, пожалуй, лучше всего было бы оставить для рассмотрения

в контексте проекта статьи 76 о соглашениях о выборе суда. В ответ на озабоченность относительно использования в проекте статьи 75 слова "истец" и относительно того, что оно может сыграть на руку перевозчикам, пытающимся обойти это положение путем ходатайства о вынесении постановления об отсутствии ответственности в судебном запрете на возбуждение исков, было разъяснено, что эта проблема, возможно, наилучшим образом может быть решена путем внесения изменений в проект статьи 80(2), которая направлена главным образом на решение этой проблемы.

Проект статьи 76. Соглашения о выборе суда

255. В Рабочей группе, несмотря на высказанное противоположное мнение, в целом было достигнуто согласие относительно того, чтобы в проекте статьи 76(1) исключить квадратные скобки, в которые заключена фраза "исков в отношении перевозчика", сохранив сам текст, и исключить альтернативный вариант "[споров]".

256. В отношении альтернативного текста, взятого в квадратные скобки в проекте статьи 76(2)(b), было достигнуто общее согласие с тем, что следует сохранить текст "содержит указание на суды одного из Договаривающихся государств или один или несколько конкретных судов в одном из Договаривающихся государств", поскольку он позволяет сторонам быть более точными при выборе суда в соглашении о выборе суда. Далее было решено включить в начале выбранной фразы слово "ясно" и исключить альтернативный текст, который в проекте положения взят в квадратные скобки.

257. Было решено, что проект пункта 76(2)(c) может быть исключен, поскольку можно полагать, что в проекте пункта 76(2)(a) предусмотрена достаточная защита в отношении споров между сторонами соглашения об организации перевозок.

258. Текст проекта пункта 76(3)(b) было предложено сохранить без квадратных скобок. Вместе с тем было высказано мнение о том, что, поскольку термин "транспортный документ" в проекте конвенции имеет очень широкое значение, это положение следует несколько сузить, с тем чтобы оно предусматривало направление надлежащего уведомления третьей стороне договора об организации перевозок, путем исключения фразы "выданных в отношении" и ее замены фразой "которая свидетельствует о договоре перевозки". Это предложение получило общую поддержку.

259. В связи с проектом статьи 76(3)(d), касающейся требования о связывании третьей стороны договора об организации перевозок условиями заключенного в нем соглашения о выборе суда, была выражена озабоченность по поводу того, что изложенные в этом положении условия являются недостаточно ясными в отношении того, каким образом будут связаны такие стороны. В ответ на эту озабоченность было предложено, чтобы в подпункте (d) содержалась ссылка на право, применимое в согласованном месте назначения груза, а не на "нормы международного частного права рассматривающего спор суда". Хотя это предложение было положительно воспринято в качестве возможного решения, была выражена озабоченность относительно того, какое право выбирается при этой формулировке, и было высказано мнение о том, что, возможно, более предпочтительной является формулировка "место получения груза", однако при

этом такая привязка является необычной, и было сочтено, что предпочтительной является ссылка на право суда или на право, регулирующее договор. Далее было высказано мнение о том, что в других главах проекта конвенции удалось избежать включения конкретной ссылки на выбранное право и что, возможно, предпочтительным является существующий текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.75. Получило поддержку мнение о том, что это положение следует оставить в его существующей формулировке или же следует использовать указание на право суда, с тем чтобы избежать такой потенциально неопределенной и неясной формулировки, как "закон места получения груза". Было решено, что в качестве альтернативы можно предложить следующий текст проекта статьи 76(3)(d): "[закон места назначения груза] [закон места получения груза] [право, применимое в соответствии с нормами международного частного права, как это предусмотрено законом суда]", и что Секретариату следует обратить внимание на использование в этом проекте статьи слова "суд", а конкретно – на надлежащее использование термина "компетентный суд".

260. Рабочая группа решила, что согласно предложению включить оговорку или положение о возможности применения всей главы о юрисдикции пункты 4 и 5 проекта статьи 76 будут исключены.

Проект статьи 77. Иски в отношении морской исполняющей стороны

261. После обсуждения Рабочая группа решила, что текст в квадратных скобках в проекте статьи 77(b) следует сохранить, поскольку он необходим для дальнейшего определения морской исполняющей стороны, а квадратные скобки, в которые заключен этот текст, снять, при этом слово "единственный" можно исключить как излишнее.

Проект статьи 79. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера

262. Несмотря на высказанное мнение о том, что сохранение в проекте статьи 79 текста в квадратных скобках может фактически предоставить дополнительное основание юрисдикции согласно проекту конвенции путем включения места ареста, Рабочая группа решила сохранить текст в квадратных скобках, а скобки снять.

Проект статьи 80. Объединение и перенос исков

263. В отношении текстов в квадратных скобках в проекте статьи 80(2) получило поддержку предложение о том, что из представленных текстов лучшим является следующий текст, отражающий компромисс между тремя альтернативными текстами: "по ходатайству о вынесении постановления об отсутствии ответственности или любому другому иску, по которому какое-либо лицо будет лишено права на выбор суда в соответствии со статьями 75 или 77". Секретариатом были упомянуты еще два вопроса, заслуживающие рассмотрения в ходе будущей работы над проектом, а именно: возможность того, что ссылку в проекте статьи 80 на статьи 76 или 81 потребуется скорректировать, если будет выбран подход на основе частичного применения, и в отношении проекта статьи 80(2) Секретариат мог бы рассмотреть вопрос о разъяснении положения о том, что лицо, заявляющее требование на груз, должно указать суд, в который

должен быть перенесен иск, или перенос не будет иметь места. Рабочая группа одобрила оба предложения.

Проект статьи 81. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция в случае явки ответчика

264. Было одобрено предложение добавить слово "компетентный" перед словом "суд" в проекте статьи 81(2).

Проект статьи 81 бис. Признание и приведение в исполнение

265. Рабочая группа вновь высказала мнение о том, что в текст проектов статей 81 бис (2) и (3), возможно, потребуется внести корректировки в зависимости от того, какое решение будет принято относительно полной или частичной оговорки или применения в отношении главы 16. Было высказано мнение о том, что проект статьи 81 бис не возлагает на договаривающиеся государства обязательство признавать и приводить в исполнение решения, вынесенные в других государствах, но предлагает возможность сделать это на основании их внутреннего законодательства. Далее Секретариату было предложено рассмотреть вопрос об использовании выражений "может признаваться" и "признается" в тексте проекта статьи 81 бис (1).

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении положений главы 16

266. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- Секретариату следует внести корректировки в положения главы 16, одобренные выше в пунктах 245-265.

Арбитраж — глава 17

267. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала тему арбитража на своей шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункты 85-103), а до этого – на своих четырнадцатой (см. A/CN.9/572, пункты 151-157) и пятнадцатой (см. A/CN.9/576, пункты 176-179) сессиях.

268. Внимание Рабочей группе было обращено на то, что после рассмотрения темы арбитража в ходе ее шестнадцатой сессии был предложен пересмотренный текст новой главы об арбитраже (см. A/CN.9/591, пункт 95). На этой же сессии Рабочая группа провела обсуждение данного предложения и приняла решение о том, что общий подход, использованный в этих положениях, является приемлемым и должен быть сохранен для дальнейшего обсуждения Рабочей группой (см. A/CN.9/591, пункты 96-103). Далее напоминалось о том, что в проекте статьи 83 этого пересмотренного текста предусматривается, что лицо, заявляющее требование, может либо начать арбитражное разбирательство в соответствии с условиями арбитражного соглашения в договоре перевозки, либо возбудить судебное разбирательство в любом месте при условии, что такое место указано в проекте статьи 75 проекта конвенции. Далее было отмечено, что цель этого подхода состоит в обеспечении того, чтобы применительно к линейным перевозкам право заявляющего требование лица, заинтересованного в грузе, выбирать место разбирательства по этому требованию в соответствии с

проектом статьи 75 не могло быть лишено силы в результате принудительного исполнения арбитражной оговорки. Кроме того, внимание Рабочей группы было обращено на то, что с помощью использования этого подхода она попыталась ограничить вмешательство в действие права на арбитраж в сфере линейных перевозок при одновременной защите интересов заявляющих требования лиц, заинтересованных в грузе, при том, что в области нелинейных перевозок предполагалось применить подход, в полной мере признающий свободу передачи споров на арбитраж, что позволило бы сохранить статус-кво в обоих этих секторах.

269. В то же время было отмечено, что использование подхода, изложенного в пересмотренном тексте в пункте 95 документа A/CN.9/591, будет на практике означать, что арбитражное соглашение, являющееся в иных отношениях действительным, может быть сочтено не имеющим обязательной силы, если заявитель требования изберет возбуждение судебного производства в другом месте. Было сочтено, что этот конкретный аспект пересмотренного текста, возможно, противоречит статье II Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года (Нью-йоркская конвенция), которая в целом признает обязательный характер арбитражных соглашений и уполномочивает суды заявлять об отсутствии у них компетенции в отношении споров, которые стороны согласились передать на арбитраж. В силу этого Рабочей группе было предложено запросить мнение Рабочей группы II (Арбитраж) ЮНСИТРАЛ относительно положений проекта конвенции, касающихся арбитража (см. A/CN.9/591, пункт 101).

270. Рабочая группа была проинформирована о том, что после этой сессии Секретариат способствовал проведению консультаций между экспертами, участвующими в деятельности обеих рабочих групп, с целью выработки механизмов для применения подхода, принятого Рабочей группой III на ее шестнадцатой сессии, таким образом, который не противоречил бы Нью-йоркской конвенции и принципам, которые защищает ЮНСИТРАЛ в области арбитража. В результате этих консультаций на рассмотрение Рабочей группы был предложен следующий текст:

"ГЛАВА 17. АРБИТРАЖ

Статья 83. Арбитражные соглашения

1. С учетом настоящей главы стороны могут договориться о том, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче на арбитраж.
2. Арбитраж, по выбору лица, заявляющего требование в отношении перевозчика, проводится в одном из следующих мест:
 - а) любое место, определенное с этой целью в арбитражном соглашении; или
 - б) любое другое место, находящееся в государстве, в котором находится любое из мест, указанных в пунктах (а), (b) или (с) статьи 75.
3. Определение места арбитража в арбитражном соглашении носит обязательный характер в связи со спорами между сторонами данного

соглашения, если оно содержится в договоре об организации перевозок, в котором прямо указаны наименования и адреса сторон и который либо

а) заключен на индивидуальной основе; либо

б) содержит прямое заявление о том, что существует арбитражное соглашение, и конкретно указывает местонахождение этого соглашения в договоре об организации перевозок.

4. Если арбитражное соглашение было заключено в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, лицо, которое не является стороной договора об организации перевозок, связано определением места арбитража в данном соглашении только в том случае, если:

а) место арбитража, определенное в соглашении, находится в одном из мест, указанных в пунктах (а), (b) или (с) статьи 75;

[b) данное соглашение содержится в договорных условиях, изложенных в транспортном документе или в транспортной электронной записи, удостоверяющей договор перевозки груза, в связи с которым возникает требование;]

с) лицу, которое будет связано таким определением, направляется своевременное и надлежащее уведомление о месте арбитража; и

d) применимое право [в отношении арбитражного соглашения] допускает, чтобы это лицо было связано арбитражным соглашением.

5. Положения пунктов 1, 2, 3 и 4 настоящей статьи считаются частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое положение такой оговорки или соглашения, в той мере, в какой оно не совместимо с ним, является ничтожным.

Статья 84. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках

1. Если настоящая Конвенция была включена путем ссылки в чартер или другой договор перевозки, который исключается из сферы применения настоящей Конвенции согласно статье 9, то в этом случае такое включение не сопряжено с включением настоящей главы, если только в нем не выражается прямо намерение включить настоящую главу.

2. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает возможность обеспечения соблюдения арбитражного соглашения в чартере или в другом договоре перевозки, который исключается из сферы применения настоящей Конвенции согласно статье 9, если данное соглашение было включено путем ссылки в транспортный документ или в транспортную электронную запись, выданную согласно данному чартеру или другому договору перевозки, и положение в транспортном документе или транспортной электронной записи, включающей это соглашение: i) идентифицирует стороны и дату заключения чартера и ii) содержит конкретную ссылку на арбитражную оговорку.

Статья 85. Соглашения об арбитраже после возникновения спора

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

Статья 85 бис. Применение главы 17

Вариант А

Положения настоящей главы будут применяться только к Договаривающемуся государству, если данное государство делает заявление об этом в соответствии со статьей XX [в которой будут изложены формальности процесса направления такого заявления].

Вариант В

Договаривающееся государство может сделать оговорку в соответствии со статьей XX [в которой будут изложены формальности процесса направления такой оговорки] в отношении настоящей главы".

271. Было разъяснено, что согласно вышеприведенному тексту само арбитражное соглашение будет считаться имеющим обязательную силу и заинтересованному в грузе лицу, заявляющему требование, не будет позволяться подавать иск в суд в нарушение арбитражного соглашения. Вместо этого в тексте использован принятый в статье 22 Гамбургских правил подход, предполагающий создание механизма для защиты заявляющего требование лица, заинтересованного в грузе, от лишения его права избирать место разбирательства в результате принудительного исполнения арбитражной оговорки. Согласно вышеизложенному тексту заявителю требования предоставляется свобода выбора либо возбудить арбитражное разбирательство согласно условиям арбитражного соглашения в договоре перевозки, либо возбудить его в любом месте, оговоренном в проекте статьи 75 проекта конвенции. Было отмечено, что в прошлом Рабочая группа не проявляла готовности воспользоваться подходом, принятым в Гамбургских правилах, что главным образом объяснялось обеспокоенностью тем соображением, что перенесение арбитражного разбирательства из первоначально согласованного места арбитража может на практике сделать проведение разбирательства невозможным, особенно в тех случаях, когда регламент арбитражного учреждения, избранного сторонами, не позволяет проводить разбирательство за пределами места пребывания этого арбитражного учреждения. В то же время было отмечено, что с учетом возражений, которые были выдвинуты против текста, в предварительном порядке согласованного на шестнадцатой сессии Рабочей группы, возвращение к использованию принятого в статье 22 Гамбургских правил подхода с поправками, содержащимися в тексте, который был предложен в пункте 270 выше, предоставит, с учетом всех факторов, более удачную альтернативную возможность для реализации принципиальной цели Рабочей группы, состоящей в защите интересов заявляющего требование лица, заинтересованного в грузе, таким образом, какой уважал бы общий принцип обязательного характера арбитражных соглашений. Проблемы, которые могут возникнуть в случае ходатайства заявляющего требование лица о проведении арбитражного разбирательства в ином месте, чем согласованное место

арбитража, будут решаться в рамках Нью-Йоркской конвенции и с учетом прецедентов, в которых содержится толкование ее текста.

272. В порядке дальнейшего разъяснения текста, предложенного в пункте 270 выше, было указано, что предпринимается попытка в максимально возможной степени согласовать этот текст с подходом, использованным в посвященной юрисдикции главе проекта конвенции. В частности, было отмечено, что проект статьи 83(3) задуман в качестве аналога проекту статьи 76 в том, что касается договоров об организации перевозок, и что в проекте статьи 83(4) предлагалось воспроизвести подход проекта статьи 76 в том, что касается обязательной силы арбитражных соглашений в отношении третьих сторон договора перевозки. Кроме того, в вариантах А и В проекта статьи 85 бис были – применительно к главе об арбитраже – учтены те предложения об оговорках или согласии на применение, которые были выдвинуты в отношении главы о юрисдикции, и было указано, что если Рабочая группа в случае главы о юрисдикции примет подход, частично предполагающий согласие на применение, то соответствующее изменение необходимо будет внести также и в это положение, поскольку какое бы решение Рабочая группа ни приняла в отношении какого-либо конкретного механизма, в соответствии с которым будет применяться глава 16, это решение должно быть распространено также и на главу 17.

Общее обсуждение

273. Хотя некоторые делегации подтвердили свое несогласие с включением каких-либо положений об арбитраже в проект конвенции, было указано, что основывающийся на оговорках или согласии на применение подход, изложенный в проекте статьи 85 бис, должен снять высказанную обеспокоенность. Хотя в рамках Рабочей группы было выражено согласие с тем, что пересмотренный текст в пункте 270 выше потребует дальнейшего изучения, была выражена поддержка использованного в этом тексте компромиссного подхода и изложенных в нем принципов, которые позволяют применить в сфере линейных перевозок максимально широкий возможный подход к арбитражу при одновременном обеспечении невозможности отхода правил в проекте статьи 75, устанавливающих юрисдикцию применительно к требованиям в отношении перевозчика. Была еще раз выражена поддержка принципа, заключающегося в том, что в области нелинейных перевозок должны быть обеспечены широкие возможности для обращения в арбитраж. В отношении собственно текста рассматриваемой главы был сделан ряд конкретных замечаний.

Проект статьи 83

274. Было внесено предложение исключить слова "в отношении перевозчика" во вводной части текста пункта 2, поскольку было сочтено, что возможность предъявления требования к любой стороне спора будет в большей степени отвечать природе арбитража. Это предложение получило поддержку. В ответ на вопрос относительно смысла использования слова "обязательный" во вводной части текста проекта статьи 83(3) и предполагаемого взаимодействия этого пункта с проектом статьи 83(2), было подтверждено, что использование данного слова в этом контексте направлено на то, чтобы полностью запретить "исключительные" арбитражные соглашения в сфере линейных перевозок. Было предложено, чтобы в случае, когда перевозчик предпринимает инициативу по

проведению арбитража в месте, указанном в проекте конвенции, другая сторона могла, тем не менее, решить, что разбирательство будет проводиться в одном из мест, указанных в проекте статьи 75(a), (b) или (c).

275. Была также выражена озабоченность в отношении проекта статьи 83(4) в связи с условиями, на которых стороны, являющиеся третьими сторонами арбитражных соглашений в договорах перевозки, будут связанными ими. Было сочтено, что трудности возникают в связи с подпунктом (d), в котором в качестве одного из условий для связывания третьих сторон арбитражным соглашением предусматривается, что такое связывание должно допускаться "применимым правом". В частности, было сочтено, что формулировка "применимое право" является слишком нечеткой, поскольку не оговаривается, идет ли речь о процессуальном праве или о праве, избранном самим третейским судом, и было предложено использовать более конкретный термин, например, сослаться на право договора перевозки или право арбитражного разбирательства, или право государства, в котором проводится арбитражная процедура. Было отмечено, что аналогичная дискуссия состоялась в Рабочей группе в связи с вопросом о праве, применимом к проблеме связывания третьих сторон в случае содержащихся в договоре об организации перевозок положений о выборе суда, о которых говорится в проекте статьи 76(3)(d) (см. пункт 259 выше), и было выражено сомнение в отношении возможности принятия решения применительно к аналогичному положению в главе, посвященной арбитражу, поскольку было сочтено, что в этом контексте это решение вызовет больше противоречий, чем в случае положения, содержащегося в главе о юрисдикции. В силу этого Рабочей группе рекомендовалось воздерживаться от каких-либо конкретных ссылок на применимое право в данном контексте. Кроме того, было указано, что третья сторона должна быть связана арбитражной оговоркой только в случае ее согласия с этим.

Проект статьи 84

276. Было отмечено, что проект статьи 84 существенно отличается от варианта, который ранее рассматривался на шестнадцатой сессии Рабочей группы (см. A/CN.9/591, пункт 95). Было разъяснено, что проект статьи 84 направлен на сохранение традиционных возможностей обращения к арбитражу, предусматриваемых чартерами в сфере нелинейных перевозок, при обеспечении, в то же время, возможности включения в эту категорию тех ситуаций, когда проект конвенции включается в договоры перевозки посредством ссылки. Было отмечено, что текст пункта 2 проекта статьи 84 был составлен на основе предыдущего варианта, но что намерение состояло в том, чтобы оставить это положение по сути таким же, за исключением некоторого ограничения обстоятельств, при которых коносамент, выданный на основе чартера, может включать арбитражную оговорку. В частности, в рамках данного пересмотренного подхода предпринимается попытка урегулировать эту конкретную проблему с помощью установления такого порядка, при котором будет по-прежнему разрешаться включать в коносаменты, выдаваемые согласно чартеру, арбитражную оговорку, содержащуюся в этом чартере.

277. Хотя результаты, которые предполагается достичь с помощью данного положения, были сочтены полезными, поддержку получило предложение об исключении пункта 1 проекта статьи 84, поскольку этот пункт был воспринят

как материально-правовая норма, которая может повлиять на толкование подобных случаев включения путем ссылки и может быть использована как механизм для создания определенных последствий для чартеров, которые в любом случае предполагается оставить за пределами действия проекта конвенции. Далее было предложено добавить после слов "возможность обеспечения соблюдения арбитражного соглашения" слова "или юрисдикцию", с тем чтобы охватить ограниченное число случаев, когда в чартеры включаются положения о судебном, а не арбитражном урегулировании споров, а также исключить из подпункта 2(i) слова "стороны и дату заключения". С учетом озабоченности по поводу того, что в пункте 2 предусмотрены условия, которые могут привести к нежелательному последствию установления условий, ограничивающих использование арбитражных оговорок в сфере нелинейных перевозок, было предложено исключить текст, следующий за словами "или другому договору перевозки".

Проект статьи 85 бис

278. Было отмечено, что проект статьи 85 бис, в котором содержатся варианты применения главы об арбитраже на основе подхода, предполагающего оговорки или согласие на применение, не связан с аналогичными положениями в главе 16 о юрисдикции, поскольку каждое государство будет полностью свободно принимать решение относительно применения главы 17, но выбор в пользу применения или неприменения главы 16 будет делаться некоторыми государствами на совместной основе.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении главы 17 об арбитраже

279. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- проект текста, изложенный в пункте 270 выше, представляет собой хорошую компромиссную и приемлемую основу, на которой следует продолжить обсуждение, направленное на разработку окончательной формулировки;
- делегации все еще будут иметь право представить дальнейшие замечания относительно данного текста после дополнительного изучения нового варианта, представленного в ходе сессии; и
- хотя некоторые предложенные редакционные изменения не получили достаточной поддержки, например, в том что касается исключения слов "в отношении перевозчика" в проекте статьи 83(2), Секретариату следует подготовить пересмотренный вариант этого текста с учетом вышеизложенных итогов обсуждения и при внесении любых необходимых редакционных изменений, особенно в свете любых изменений, которые требуется внести применительно к подходу, основывающемуся на частичном согласии на применение.

III. Другие вопросы

Планирование будущей работы

280. Рабочая группа решила завершить рассмотрение любых нерешенных вопросов после второго чтения и приступить к рассмотрению проекта конвенции в третьем чтении на своей девятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 16-27 апреля 2007 года). Рабочая группа также приняла к сведению, что ее двадцатую сессию планируется провести 15-25 октября 2007 года при условии утверждения этих сроков Комиссией на ее сороковой сессии в 2007 году.

281. Рабочая группа выразила глубокое удовлетворение в связи с дальнейшим прогрессом в работе над проектом конвенции, особенно с учетом перегруженной повестки дня ее текущей сессии. Рабочая группа решила, что она сможет завершить рассмотрение проекта конвенции в третьем и окончательном чтении в конце 2007 года.

Примечания

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