



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
17 May 2007

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 девятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 16-27 апреля 2007 года)\*

#### Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение .....	1-7	5
I. Обсуждение и решения .....	8	7
II. Подготовка проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов .....	9-304	7
Глава 1 – Общие положения .....	9-17	7
Проект статьи 1. Определения .....	9	7
Проект статьи 2. Толкование настоящей Конвенции .....	10	7
Проект статьи 3. Требования в отношении формы .....	11	8
Проект статьи 4. Применимость возражений и пределов ответственности .....	12-17	8
Глава 2 – Сфера применения .....	18-22	9
Проект статьи 5. Общая сфера применения .....	18	9
Проект статьи 6. Конкретные исключения .....	19-21	9
Проект статьи 7. Применение в отношении определенных сторон .....	22	10

\* До истечения предельного срока для представления настоящего документа с учетом объема этого документа была направлена просьба об отмене ограничения, и настоящий доклад представляется с опозданием ввиду необходимости получения разрешения.



Глава 3 – Транспортные электронные записи . . . . .	23-27	10
Определения в проекте статьи 1, имеющие отношение к главе 3 . . . . .	24-25	10
Проект статьи 8. Использование и последствия транспортных электронных записей		
Проект статьи 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей		
Проект статьи 10. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи; проект статьи 59(2) . . . . .	26-27	11
Глава 4 – Период ответственности . . . . .	28-49	11
Проект статьи 11. Период ответственности перевозчика . . . . .	28-33	11
Проект статьи 12. Перевозка, не охватываемая договором перевозки . . . . .	34-43	13
Пересмотренный текст проекта статьи 12 . . . . .	44-49	16
Глава 5 – Обязательства перевозчика . . . . .	50-62	17
Проект статьи 13. Перевозка и сдача груза . . . . .	50-51	17
Проект статьи 14. Конкретные обязательства . . . . .	52-54	17
Проект статьи 15. Груз, который может стать опасным . . . . .	55-57	18
Проект статьи 16. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса . . . . .	58-62	19
Глава 6 – Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза, или задержку в его сдаче . . . . .	63-117	20
Проект статьи 17. Основания ответственности . . . . .	63-74	20
Проект статьи 18. Ответственность перевозчика за других лиц . . . . .	75-82	23
Проект статьи 19. Ответственность морских исполняющих сторон . . . . .	83-97	24
Проект статьи 20. Солидарная ответственность и взаимный зачет . . . . .	98-105	27
Проект статьи 22. Исчисление возмещения . . . . .	106-109	29
Проект статьи 23. Уведомление о потере, повреждении или задержке . . . . .	110-117	29
Глава 7 – Дополнительные положения, касающиеся конкретных стадий перевозки . . . . .	118-126	31
Проект статьи 24. Отклонение от курса во время морской перевозки . . . . .	118-119	31
Проект статьи 25. Палубный груз на морских судах . . . . .	120-126	31
Глава 1 – Общие положения . . . . .	127-153	33
Проект статьи 1. Определения . . . . .	127	33
Пункты 6 и 7 – "исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона" . . . . .	128-138	33
Пункт 8 – "неморская исполняющая сторона" . . . . .	139-140	36
Пересмотренный текст проектов статей 1(6) и 1(7) ("исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона") и проектов статей 4, 18 и 19 . . . . .	141-153	36

Глава 19 – Действительность договорных положений . . . . .	154-176	42
Проект статьи 88. Общие положения . . . . .	155-160	42
Проект статьи 89. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок . . . . .	161-172	43
Проект статьи 90. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов . . . . .	173-176	49
Ответственность за задержку в сдаче груза . . . . .	177-184	50
Проект статьи 26. Перевозка до или после морской перевозки . . . . .	185-193	54
Пункт 2 проекта статьи 62(2) о пределах ответственности . . . . .	194-203	57
Проект статьи 84. Международные конвенции, регулирующие воздушную перевозку грузов . . . . .	204-206	60
Глава 8 – Обязательства грузоотправителя по договору перед перевозчиком . . . . .	207-263	60
Проект статьи 27. Сдача груза к перевозке . . . . .	207-213	60
Проект статьи 28. Обязательство грузоотправителя по договору и перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций . . . . .	214-216	62
Проект статьи 29. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов . . . . .	217-219	62
Проект статьи 30. Основания ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком . . . . .	220-238	63
Пересмотренный текст проекта статьи 30 . . . . .	239-243	67
Проект статьи 31. Информация для формулирования договорных условий . . . . .	244-248	69
Проект статьи 32. Специальные правила об опасном грузе . . . . .	249-253	70
Проект статьи 33. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору документарным грузоотправителем . . . . .	254-256	71
Проект статьи 34. Ответственность грузоотправителя по договору за других лиц . . . . .	257-260	71
Проект статьи 35. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору . . . . .	261-263	72
Глава 9 – Транспортные документы или транспортные электронные записи . . . . .	264-304	73
Проект статьи 36. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи . . . . .	266-268	73
Проект статьи 37. Договорные условия . . . . .	269-277	74
Проект статьи 38. Идентификация перевозчика . . . . .	278-288	76
Проект статьи 39. Подпись . . . . .	289-293	78
Проект статьи 40. Недостатки в договорных условиях . . . . .	294-297	79
Проект статьи 41. Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях . . . . .	298-300	80

---

Проект статьи 42. Доказательственная сила договорных условий . . . . .	301-302	81
Проект статьи 43. Предоплата фрахта . . . . .	303-304	81
III. Другие вопросы . . . . .	305	81
Планирование будущей работы . . . . .	305	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 касающимся международной перевозки грузов вопросам, как сфера применения документа, период ответственности перевозчика, обязательства перевозчика, ответственность перевозчика, обязательства грузоотправителя по договору и транспортные документы<sup>1</sup>. 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.80.

2. Рабочая группа III (Транспортное право), в состав которой входят все государства – члены Комиссии, провела свою девятнадцатую сессию в Нью-Йорке 16-27 апреля 2007 года. В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Рабочей группы: Австралия, Австрия, Алжир, Аргентина, Беларусь, Бенин, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Габон, Гватемала, Германия, Зимбабве, Индия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Камерун, Канада, Кения, Китай, Колумбия, Ливан, Марокко, Мексика, Нигерия, Пакистан, Республика Корея, Российская Федерация, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Тунис, Турция, Уганда, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Швеция, Эквадор, Южная Африка и Япония.

3. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Буркина-Фасо, Бурунди, Гана, Греция, Дания, Демократическая Республика Конго, Доминиканская Республика, Индонезия, Йемен, Кипр, Конго, Коста-Рика, Кот-д'Ивуар, Кувейт, Латвия, Лесото, Малайзия, Нигер, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Панама, Перу, Республика Молдова, Румыния, Сальвадор, Саудовская Аравия, Святейший Престол, Сенегал, Украина, Филиппины и Финляндия.

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

а) **межправительственные организации:** Афро-азиатская консультативно-правовая организация и Европейская комиссия (ЕК);

б) **международные неправительственные организации, приглашенные Рабочей группой:** Ассоциация американских железных дорог (ААЖД), Балтийский международный морской совет (БИМКО), Всемирный морской университет, Европейская международная ассоциация студентов-юристов (ЕМАСЮ), Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ), Иbero-американский институт морского права (ИИМП), Международная ассоциация смешанных перевозок (ИММТА), Международная группа клубов взаимного страхования (P&I), Международная палата судоходства (МПС), Международная

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

торговая палата (МТП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный морской комитет (ММК), Международный союз морского страхования (МСМС) и Морская организация Западной и Центральной Африки (МОЗЦА).

5. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

*Председатель:* г-н Рафаэль Ильескас (Испания)

*Докладчик:* г-н Вальтер ди Са Лейтан (Бразилия)

6. На рассмотрении Рабочей группы находились следующие документы:

a) аннотированная предварительная повестка дня и исправление (A/CN.9/WG.III/WP.80 и A/CN.9/WG.III/WP.80/Corr.1);

b) проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов и исправление (A/CN.9/WG.III/WP.81 и A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1);

c) документ с изложением позиции Французского национального комитета Международной торговой палаты (МТП-Франция) (A/CN.9/WG.III/WP.83);

d) документ с изложением позиции Европейского совета грузоотправителей (A/CN.9/WG.III/WP.83);

e) предложение правительства Соединенных Штатов Америки в отношении определения понятия "морская исполняющая сторона" (A/CN.9/WG.III/WP.84);

f) редакционное предложение правительства Швеции в отношении обязательств грузоотправителя по договору (A/CN.9/WG.III/WP.85);

g) предложение правительств Дании, Норвегии и Финляндии в отношении проекта статьи 37 (1)(a), касающегося договорных условий (A/CN.9/WG.III/WP.86);

h) документ с изложением замечаний по проекту конвенции, представленных Международной палатой судоходства (МПС), БИМКО и Международной группой клубов P&I (A/CN.9/WG.III/WP.87);

i) совместное предложение правительств Австралии и Франции в отношении договоров об организации перевозок (A/CN.9/WG.III/WP.88);

j) документ, содержащий предложения правительства Франции в отношении связи между проектом конвенции о полностью или частично морской перевозке грузов и конвенциями, применимыми к наземным или воздушным перевозкам (A/CN.9/WG.III/WP.89);

k) предложения Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) относительно статей 1 (7), 26 и 90 проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/WP.90);

l) предложение правительства Соединенных Штатов Америки в отношении задержки со стороны перевозчика и грузоотправителя по договору (A/CN.9/WG.III/WP.91); и

m) совместное предложение Австралии и Франции о свободе договора согласно положениям, касающимся договоров об организации перевозок (A/CN.9/612).

7. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:
  1. Открытие сессии
  2. Выборы должностных лиц
  3. Утверждение повестки дня
  4. Подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов
  5. Другие вопросы
  6. 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 записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.81). Рабочей группе было напомнено о том, что текст, содержащийся в этой записке, отражает результаты переговоров в Рабочей группе после 2002 года. Рабочая группа выразила согласие с тем, что, хотя по-прежнему открыты возможности для дальнейшего уточнения и разъяснения положений проекта конвенции, в той мере, в которой такие положения отражают консенсус, уже достигнутый в Рабочей группе, к возобновлению обсуждения принятых принципиальных решений можно возвращаться только в том случае, когда на это имеется широкий консенсус. Ход обсуждения и сделанные выводы отражены в разделе II ниже (см. пункты 9-304 ниже). Все ссылки на документ A/CN.9/WG.III/WP.81 в нижеследующих пунктах являются ссылками на документ A/CN.9/WG.III/WP.81 с поправками, внесенными документом A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1.

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

### **Глава 1 – Общие положения**

#### **Проект статьи 1. Определения**

9. Рабочая группа приняла решения отложить обсуждение проекта статьи 1 до достижения согласия относительно основных статей, в которых используются термины, определяемые в проекте статьи 1.

#### **Проект статьи 2. Толкование настоящей Конвенции**

10. Рабочая группа напомнила о том, что текст, включенный в проект статьи 2, соответствует тексту, содержащемуся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Отметив, что этот текст отражает стандартное положение многих

международных конвенций, Рабочая группа одобрила содержание текста проекта статьи 2.

### **Проект статьи 3. Требования в отношении формы**

11. Рабочая группа сочла текст проекта статьи 3 приемлемым с учетом необходимости дальнейшего рассмотрения вопроса о содержащихся в нем перекрестных ссылках. Рабочая группа также согласилась с возможной желательностью включения в окончательный текст пояснительного примечания о том, что любые предусматриваемые проектом конвенции уведомления, которые прямо не упомянуты в проекте статьи 3, могут быть сделаны с помощью любых средств, в том числе устно или путем обмена сообщениями данных, не отвечающих определению "электронное сообщение".

### **Проект статьи 4. Применимость возражений и пределов ответственности**

12. Отметив, что в проекте статьи 4 содержится ссылка на "морскую исполняющую сторону", Рабочая группа выразила согласие с тем, что обсуждение этого термина следует отложить до завершения рассмотрения проектов статей 18 и 19, в целом регулирующих вопрос об исполняющих сторонах.

13. Были высказаны сомнения в отношении необходимости во включении проекта статьи 4 с учетом того, что сфера применения проекта конвенции уже устанавливается в проекте статьи 5. Было высказано мнение, что во многих правовых системах суды могут распространять действие возражений и пределов ответственности, предусматриваемых в проекте конвенции, на другие стороны, действующие от имени перевозчика, даже в отсутствие такого положения, как проект статьи 4. В ответ было отмечено, что это положение является полезным для некоторых правовых систем. Далее было указано, что данный проект статьи соответствует аналогичным положениям, включенным в Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила. Было заявлено, что его исключение может быть истолковано как установление порядка, противоположного правилу, содержащемуся в этих ранее принятых конвенциях.

14. Была выражена поддержка структуре проекта статьи 4 и лежащему в его основе принципу, однако было отмечено, что в нынешней редакции данный проект статьи применяется, как представляется, только в отношении исков против перевозчика. Было предложено расширить сферу действия проекта статьи 4 на грузоотправителя по договору в той мере, в которой его ответственность охватывается проектом конвенции. Это предложение получило поддержку.

15. Во-вторых, было высказано опасение в связи с тем, что проект статьи 4 в его нынешней редакции содержит ссылку только на "возражения и пределы ответственности", которая, возможно, является слишком узкой и не позволяет защитить право перевозчика на заслушивание в надлежащем суде согласно проекту конвенции. Было предложено пересмотреть проект статьи 4 для обеспечения того, чтобы он создавал одни и те же предполагаемые последствия во всех правовых системах.

16. Был задан вопрос о значении формулировки "или ином правоосновании". Было высказано мнение, что эти слова играют полезную роль с точки зрения

охвата требований, иных чем требования из договора или деликта, например требований, заявляемых в порядке реституции или возникающих из квазидоговора. Было достигнуто согласие о сохранении этих слов для обеспечения того, чтобы формулировка данного проекта статьи была достаточно широкой для охвата ситуаций, которые могут возникать в различных правовых системах.

17. Рабочая группа одобрила содержание определений, содержащихся в пунктах 5, 9 и 25 проекта статьи 1. Хотя с точки зрения некоторых правовых систем необходимость в подобном положении отсутствует, Рабочая группа согласилась сохранить проект статьи 4 и распространить сферу его применения также на грузоотправителя по договору в той мере, в которой его ответственность охватывается проектом конвенции. Что касается формулировки "или ином правоосновании", то Рабочая группа постановила ее сохранить и просила Секретариат еще раз рассмотреть вопрос о целесообразности ее использования. Что касается процессуальных аспектов, то Рабочая группа согласилась провести обсуждение вопроса о пределах возражений и масштабах пределов ответственности после согласования значения этих терминов.

## **Глава 2 – Сфера применения**

### **Проект статьи 5. Общая сфера применения**

18. Рабочая группа отметила, что проект статьи 5 соответствует тексту, содержащемуся в проекте статьи 8 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56. Рабочая группа одобрила определение терминала "договор перевозки", как оно содержится в пункте 1 проекта статьи 1. Рабочая группа также одобрила текст проекта статьи 5, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81.

### **Проект статьи 6. Конкретные исключения**

19. Рабочая группа отметила, что проект статьи 6 соответствует проекту статьи 9 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56. Было высказано мнение, что поскольку чартер-партии не являются элементом перевозок, осуществляемых по регулярному графику, пункт 1(a) следует исключить и использовать вместо него, например, такую формулировку, как "договор об использовании места на судне".

20. Было отмечено, что проект статьи 6 представляет собой компромиссный текст, и было высказано предостережение относительно возобновления обсуждений по вопросам, урегулированным в этом положении. Было указано, что в целом проводится различие между линейными перевозками и перевозками по чартерам, однако чартеры иногда используются при линейных перевозках и в силу этого в проекте конвенции следует охватить и эти новые моменты. Кроме того, было напомнено, что Рабочая группа ранее выразила согласие с тем, что сфера действия новой конвенции должна быть по меньшей мере настолько же широкой, как и сфера охвата Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, которые применяются также к договорам перевозок на основании коносаментов при нелинейных перевозках.

21. Был внесен ряд предложений в целях разъяснения. Было предложено исключить термин "договоры" в подпункте 1(b) проекта статьи 6 и заменить его

формулировкой "другие договорные механизмы", а также исключить термин "договор" в подпункте 2(a) проекта статьи 6 и заменить его формулировкой "другой договорный механизм в отношениях между сторонами". Было также предложено исключить часть текста, следующую за словами "на нем", а именно слова "независимо от того, является ли такой договор чартером или нет". Хотя прозвучала поддержка этих предложений, Рабочая группа пришла к согласию о том, что Секретариату следует в первую очередь выяснить вопрос о том, действительно ли они лишь проясняют данное положение и не влекут за собой никаких существенных последствий для сферы действия проекта статьи 6. Рабочая группа приняла это предложение с учетом разъяснения редакционного характера.

#### **Проект статьи 7. Применение в отношении определенных сторон**

22. Был задан вопрос о том, является ли ссылка на фактического грузоотправителя в проекте статьи 7 уместной, поскольку она создает впечатление о том, что отношения между перевозчиком и фактическим грузоотправителем регулируются проектом конвенции. Хотя и было выражено согласие с тем, что проект конвенции не регулирует всех аспектов отношений между перевозчиком и фактическим грузоотправителем, рабочая группа отметила, что в некоторых конкретных случаях эти отношения проектом конвенции регулируются и что в силу этого важно упомянуть фактического грузоотправителя в проекте статьи 7. Было предложено пересмотреть данный проект статьи и, возможно, добавить перекрестную ссылку на проект статьи 79 для обеспечения того, чтобы проект статьи 7 не создавал каких-либо неблагоприятных последствий для любого арбитражного соглашения, содержащегося в коносаменте, находящемся у третьей стороны. Это предложение было поддержано. Рабочая группа приняла это предложение при условии внесения всех необходимых перекрестных ссылок.

### **Глава 3 – Транспортные электронные записи**

23. Рабочая группа была проинформирована, что в последний раз проект главы 3 о транспортных электронных записях рассматривался на ее пятнадцатой сессии (см. A/CN.9/576, пункты 180-210). При рассмотрении положений главы 3 Рабочая группа основывалась на тексте, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81.

#### **Определения в проекте статьи 1, имеющие отношение к главе 3**

24. Рабочая группа рассмотрела текст определений в проекте статьи 1, которые, как считается, тесно связаны с текстом главы 3: пункт 16 – "транспортный документ"; пункт 17 – "оборотный транспортный документ"; пункт 18 – "необоротный транспортный документ"; пункт 20 – "транспортная электронная запись"; пункт 21 – "оборотная транспортная электронная запись"; пункт 22 – "необоротная транспортная электронная запись"; и пункт 23 – "выдача" и "передача" оборотной транспортной электронной записи. Рабочая группа напомнила, что эти определения были сформулированы в результате консультаций экспертов, проведенных совместно с Рабочей группой IV по электронной торговле, и что, как было отмечено, эти положения и вся глава

тщательно сформулированы и носят весьма технический характер. Было высказано мнение о возможности изъятия как излишнего определения "необоротного транспортного документа", содержащегося в проекте статьи 1 (18), хотя в целом участники сессии высказались за его сохранение в целях отражения в проекте конвенции электронного эквивалента любого документа в бумажной форме.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении определений в проекте статьи 1, имеющих отношение к главе 3*

25. Рабочая группа согласилась с тем, что определения в проекте статьи 1, перечисленные в приведенном выше пункте, являются приемлемыми, как они изложены в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Проект статьи 8. Использование и последствия транспортных электронных записей; проект статьи 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей; проект статьи 10. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи; проект статьи 59 (2)**

26. Рабочая группа рассмотрела далее текст проекта главы 3, состоящий из проектов статей 8, 9 и 10, а также текст проекта статьи 59 (2), которые, как было отмечено, обсуждались совместно как часть группы положений в проекте конвенции, касающихся электронной торговли, когда Рабочая группа в последний раз рассматривала данную главу. Было вновь обращено внимание на то, что эти положения также являются результатом консультаций экспертов, проведенных совместно с Рабочей группой IV по электронной торговле, и что, как было отмечено, они тщательно сформулированы и носят весьма технический характер.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении главы 3 и проекта статьи 59 (2)*

27. Рабочая группа согласилась с тем, что положения главы 3 и проекта статьи 59 (2), как они содержатся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, являются приемлемыми.

## **Глава 4 – Период ответственности**

**Проект статьи 11. Период ответственности перевозчика**

28. Рабочая группа была проинформирована, что последний раз проект статьи 11 о периоде ответственности перевозчика рассматривался на ее шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункты 190-208). Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта статьи 11, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

*Пункт 1*

29. Была высказана просьба разъяснить различные определения "перевозчика" (проект статьи 1 (5)) и "исполняющей стороны" (проект статьи 1 (6)) в проекте

конвенции, поскольку определение термина "исполняющая сторона" включает служащих, агентов и субподрядчиков, а определение термина "перевозчик" не включает. Был задан вопрос о том, не может ли это создать неопределенность в отношении начала периода ответственности, если груз принимается служащим или агентом перевозчика, а не самим перевозчиком. Было разъяснено, что в проекте конвенции была сделана конкретная попытка избежать рассмотрения вопросов об агентах, однако иногда представляется важным подчеркнуть необходимость отдельного положения, включающего перевозчиков, действующих через своих агентов, поэтому было использовано выражение "перевозчик или исполняющая сторона", хотя в целом служащие перевозчика будут включаться в это положение в силу их включения в определение исполняющих сторон.

#### *Пункт 2*

30. Была выражена обеспокоенность в связи с текстом проекта пункта 2, поскольку создается впечатление, что в тексте, в его нынешней редакции, момент и место получения и сдачи груза по договору путаются с фактическим моментом и местом получения и сдачи. Было выражено мнение, что в любом случае место сдачи не имеет отношения к целям определения периода ответственности перевозчика, в связи с чем было предложено внести в текст проекта пункта 2 соответствующие корректировки в целях отражения этого мнения. Вместе с тем было поддержано мнение, что и момент, и место получения груза для перевозки и его сдачи имеют важное значение для определения периода ответственности и что в любом случае определение параметров этих условий необходимо для других положений в проекте конвенции. Было также отмечено, что целью проекта пункта 2 является дальнейшее разъяснение проекта пункта 1, и было достигнуто согласие в отношении более четкого определения этой взаимосвязи.

31. Был также задан вопрос о том, не создает ли текст проекта пункта 2(b) потенциальный разрыв в периоде ответственности перевозчика, поскольку выгрузка перевозчиком груза на склад, принадлежащий перевозчику, будет означать окончание периода ответственности перевозчика в соответствии с проектом пункта 2(b), хотя было предложено продлить этот период до момента фактического получения груза грузополучателем. В ответ было разъяснено, что если перевозчик осуществляет хранение, оно производится в соответствии с соглашением между грузоотправителем и перевозчиком или в соответствии с обычаем или обыкновением в данной отрасли и что если такое соглашение или обычай отсутствуют, хранение груза регулируется проектом статьи 50, которая должна действовать совместно с проектом статьи 11 во избежание любого разрыва в периоде ответственности перевозчика.

#### *Предложения редакционного характера*

32. В целях разъяснения взаимосвязи между проектами пунктов 1 и 2 было предложено добавить в начале проекта пункта 2 выражение "Для целей пункта 1 настоящего проекта статьи". Кроме того, было отмечено, что в проекте статьи 2(b) упоминаются слова "разгрузки или выгрузки", в то время как в проекте статьи 4(b) только слово "разгрузки", в связи с чем было предложено исключить слово "разгрузки" и в обоих случаях использовать слово "выгрузки".

Наконец, была высказана просьба разъяснить последствия договора перевозки в случае нарушения им проекта пункта 4, и сделано предложение внести в данное положение изменения, в соответствии с которыми любое положение в договоре перевозки будет недействительным в той мере, в какой оно нарушает положения проекта пункта 4.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 11*

33. Рабочая группа согласилась с намеченной целью проекта статьи 11, как она изложена в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, а также с предложениями редакционного характера, изложенными в пункте выше. Кроме того, Секретариат просили рассмотреть вопрос о внесении в проект пункта 1 возможных изменений в целях более четкого разъяснения взаимосвязи между проектами пунктов 1 и 2 проекта статьи 11, а также вопрос о пересмотре текста таким образом, чтобы период ответственности перевозчика не начинал действовать в случае несдачи грузоотправителем груза перевозчику, как это установлено в договоре перевозки.

#### **Проект статьи 12. Перевозка, не охватываемая договором перевозки**

34. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала проект статьи 12 о перевозке, не охватываемой договором перевозки, на своей девятой сессии (см. A/CN.9/510, пункты 41 и 42). Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 12, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

35. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что во втором предложении данного положения на ее рассмотрение предлагаются два альтернативных текста в квадратных скобках.

36. В качестве общего замечания было высказано мнение о том, что текст проекта статьи 12 представляется необычным, поскольку создается впечатление, будто бы перевозчик оказывает грузоотправителю по договору одолжение, а не предоставляет коммерческую услугу и будто бы при этом перевозчик может ограничить любую потенциальную ответственность, которую он принимает на себя при оказании этой услуги. Было также высказано мнение о том, что в целом, как представляется, проект статьи 12 позволяет перевозчикам предлагать грузоотправителям по договору дополнительные услуги. В то же время было указано, что данное положение может стать источником злоупотреблений со стороны перевозчиков, желающих избежать ответственности за надлежащее предоставление такой услуги. В ответ было отмечено, что цель проекта статьи 12 состоит в том, чтобы охватить ситуацию, когда грузоотправитель по договору прямо просит об оказании дополнительной услуги в форме так называемого "смешанного договора", который частично является договором перевозки, а частично – экспедиторским договором и который может быть охвачен единым транспортным документом. В дополнение было разъяснено, что в действительности в данном проекте статьи предполагалось подчеркнуть, что сфера действия проекта конвенции ограничивается договорами перевозки, но что, однако, это особое положение позволит охватить проектом конвенции ситуацию, когда перевозчик оказывает грузоотправителю по договору дополнительные услуги, выходящие за рамки договора перевозки, на риск и за счет грузоотправителя по договору. Включение положения, аналогичного

проекту статьи 12, преследует цель не снять с перевозчика какие-либо обязательства при выполнении дополнительных услуг, а подчеркнуть, что любая возникающая в результате этого ответственность не связана с договором перевозки и никоим образом не охватывается в силу этого действием проекта конвенции. При этом, однако, такая дополнительная оказываемая перевозчиком услуга будет по-прежнему охватываться режимом ответственности согласно другим применимым правовым нормам.

37. Прозвучали решительные мнения в поддержку исключения проекта статьи 12. В то же время было отмечено, что данный проект положения направлен на то, чтобы ликвидировать одну из форм злоупотреблений, когда перевозчик включает в договор перевозки стандартные оговорки, в силу которых он несет ответственность только в том случае, если он перевозит груз на своем собственном судне. Хотя было отмечено, что в современной практике подобные положения встречаются менее часто, было высказано мнение о том, что проект статьи 12 направлен на защиту грузоотправителей по договору от подобных злоупотреблений и что его исключение может послужить сохранению этой порочной практики и привести к неясностям и несправедливости. В Рабочей группе возобладало мнение в пользу сохранения данного проекта положения.

*Первый вариант второго предложения*

38. Была выражена поддержка подходу, использованному в заключенном в квадратные скобки первом варианте второго предложения, особенно с учетом того, что просьбы грузоотправителей по договору о выдаче сквозных коносаментов все более часто встречаются в современной практике морских перевозок, и поскольку этот подход отвечает отраслевой практике, например, в случаях, когда перевозчик не может осуществить наземную перевозку или же самому грузоотправителю по договору необходимо договориться о подвозке торговцем, а согласно условиям документарного аккредитива требуется, чтобы вся перевозка была охвачена единым транспортным документом. Подход, использованный в первом варианте второго предложения текста, получил поддержку в Рабочей группе еще и потому, что в случаях, когда перевозчик действует в качестве агента грузоотправителя по договору за пределами своих обязательств по договору перевозки, перевозчик может нести ответственность только в качестве агента и в отношении подобных дополнительных услуг на него не должен распространяться режим проекта конвенции.

39. В то же время была выражена обеспокоенность в связи с тем, что нынешняя редакция текста первого варианта является неясной, и был предложен ряд редакционных изменений. Одно из мнений заключалось в том, что перевозчик должен нести ответственность за весь период, охватываемый дополнительной перевозкой, которую он организует от имени грузоотправителя по договору. Была также высказана точка зрения, что нынешний текст является неясным в вопросе о том, несет ли перевозчик какую-либо ответственность перед третьей стороной – держателем документа, и было указано, что подобное положение может создать проблему применительно к вопросу об идентификации перевозчика, которая может быть урегулирована в рамках проекта статьи 38. В Рабочей группе было достигнуто согласие о том, что редакцию данного положения следует улучшить и разъяснить. Одно из предложений, направленных на содействие разъяснению данного положения, состояло в том, чтобы

разъяснить в его названии, что оно касается "смешанного договора". Было также отмечено, что в положении используются два различных термина: "конкретно указанная перевозка" и "дополнительная перевозка", – и было предложено рассмотреть данный вопрос для обеспечения последовательности в использовании терминологии.

40. Еще один момент, вызвавший обеспокоенность, касался того, что на перевозчика, как представляется, налагается дополнительное обязательство, что может предоставить ему право ограничить свою ответственность за нарушение какого-либо обязательства "по настоящей Конвенции" согласно проекту статьи 62(1) даже в том случае, когда нарушение обязательства не связано с договором перевозки. Эту проблему было предложено решить с помощью следующего скорректированного текста первого варианта: "Если перевозчик организует дополнительную перевозку, предусмотренную в таком транспортном документе или транспортной электронной записи, перевозчик считается действующим от имени грузоотправителя по договору". Это предложенное исправление текста первого варианта, как он изложен во втором предложении проекта статьи 12, получило поддержку в Рабочей группе.

#### *Второй вариант второго предложения*

41. Определенная поддержка была выражена подходу, использованному во втором заключенном в квадратные скобки варианте второго предложения. В то же время были предложены некоторые изменения этого текста, например, включение в него формулировки "если не согласовано иное", с тем чтобы обеспечить исключительно субсидиарный характер данного положения. Еще одна точка зрения состояла в том, что некоторые элементы, использованные во втором варианте, могут быть сохранены и включены в текст данного положения, составленный на основе первого варианта. Рабочая группа, однако, не поддержала второй вариант второго предложения проекта статьи 12.

#### *Место проекта статьи 12 в тексте*

42. Было высказано мнение о том, что проект статьи 12 может быть перенесен в другое место текста и, возможно, включен в главу 5 после проекта статьи 18.

#### *Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 12*

43. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта статьи 12 следует сохранить в проекте конвенции при использовании подхода, отраженного в первом варианте второго предложения, и включении при этом в текст существенных разъяснений с учетом вызвавших обеспокоенность моментов, о которых говорится в пунктах 34-41 выше; и
- следует рассмотреть вопрос о надлежащем месте данного положения в тексте проекта конвенции.

## Пересмотренный текст проекта статьи 12

44. С учетом принятых ею ранее решений в отношении текста проекта статьи 12 (см. пункт 43 выше) Рабочая группа продолжила свое обсуждение на основе следующего пересмотренного текста этого положения:

### "Статья 12. Перевозка, не охватываемая договором перевозки

По просьбе грузоотправителя по договору, перевозчик может согласиться выдать единый транспортный документ или транспортную электронную запись, которая включает конкретно указанную перевозку [не охватываемую договором перевозки] [в отношении которой он не является перевозчиком]. В таком случае ответственность перевозчика охватывает только срок действия договора перевозки. Если перевозчик организует перевозку, не охватываемую договором перевозки, как это предусматривается данным транспортным документом или транспортной электронной записью, перевозчик делает это от имени грузоотправителя по договору".

45. Было разъяснено, что пересмотренный текст проекта статьи 12 содержит две альтернативные формулировки в квадратных скобках и что в первых квадратных скобках приведен текст, взятый из проекта статьи 12, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, а во вторых – приведена формулировка, призванная выразить эти же принципы, но в более ясной редакции. Кроме того, было указано, что второе предложение было взято из предпочтительного Рабочей группой первого варианта текста, который приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, и что цель включения третьего предложения состоит в том, чтобы описать – но не урегулировать – юридические взаимоотношения между перевозчиком и грузоотправителем по договору, когда перевозчик организует дополнительную перевозку.

46. В рамках Рабочей группы прозвучала поддержка второму приведенному в квадратных скобках варианту как являющемуся более четким по сравнению с первым вариантом и как в несколько большей степени соответствующему тексту аналогичного положения в статье 11 Гамбургских правил, в котором используются слова "не перевозчиком, а другим определенным лицом". Хотя прозвучал ряд выступлений, в которых по-прежнему отдавалось предпочтение исключению данного проекта положения из текста, внимание Рабочей группы было обращено на то, что она уже приняла решение о сохранении концепции, изложенной в тексте проекта статьи 12, при условии внесения только редакционных изменений. В Рабочей группе также прозвучала определенная поддержка сохранению первой альтернативной формулировки в квадратных скобках.

47. Было предложено использовать в тексте обе формулировки в квадратных скобках, соединив их союзом "и", с тем чтобы максимально ясно изложить смысл данного положения. Этот подход получил широкую поддержку в Рабочей группе. Было высказано опасение, что включение обеих формулировок может привести к запутыванию ситуации, поскольку суды могут сделать вывод о том, что эти две формулировки различны по смыслу и что для удовлетворения устанавливаемых в данном положении требований должны быть соблюдены условия, предусматриваемые в них обеих. Это опасение было встречено с

определенным пониманием, и было высказано предположение о том, что большей ясности можно добиться путем включения после первого варианта текста примерно следующего содержания: "и в отношении которой он не является, таким образом, перевозчиком".

48. В порядке дальнейшего разъяснения было отмечено, что цель третьего предложения пересмотренного текста состоит в том, чтобы четко указать, что, если перевозчик организует перевозку, не охватываемую договором перевозки, перевозчик, заключивший договор на эту конкретную дополнительную перевозку, будет являться перевозчиком применительно к этому этапу и что этот перевозчик будет нести ответственность за перевозку согласно применимому праву.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пересмотренного проекта статьи 12*

49. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- следует сохранить без квадратных скобок обе приведенные в них альтернативные формулировки, соединив их путем, возможно, использования такого текста, как "и в отношении которой он не является, таким образом, перевозчиком";
- текст пересмотренного проекта статьи 12 в иных отношениях является приемлемым для Рабочей группы.

## **Глава 5 – Обязательства перевозчика**

### **Проект статьи 13. Перевозка и сдача груза**

50. Рабочая группа продолжила рассмотрение статьи 13, как она изложена в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Был задан вопрос, почему используется выражение "места назначения", а не выражение "места сдачи", которое фигурирует в других статьях в проекте конвенции, например в подпункте 1(с) проекта статьи 5. Было высказано мнение в поддержку применения принципа, согласно которому использование терминологии в проекте конвенции должно быть последовательным, если только не оправдано использование иной терминологии. В ответе было отмечено, что использование термина "место назначения" является надлежащим в текущем контексте в целях разъяснения основных обязательств перевозчика и его отличия от места выгрузки, которое нередко ошибочно рассматривается как синоним места назначения. Это мнение было поддержано.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 13*

51. Рабочая группа согласилась с тем, что текст в проекте статьи 13, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

### **Проект статьи 14. Конкретные обязательства**

52. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 14, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Было предложено в пункте 2 после слов

"должны выполняться" добавить слова "и обязаны обеспечиваться". Было отмечено, что эти слова необходимы, учитывая, что пункт 2 является отступлением от пункта 1 проекта статьи 14, и должны разрешать такое отступление, когда стороны согласуют, что это должно входить в обязанности грузоотправителя. В ответ на предложение было указано, что нынешняя формулировка проекта статьи 14 представляет собой компромисс и что включение ссылки на обязанность грузоотправителя будет вносить путаницу, особенно в контексте главы 8, в которой говорится об обязательствах грузоотправителя перед перевозчиком.

53. Было также отмечено, что формулировка в пункте 2 является чрезмерно широкой и должна быть сужена, с тем чтобы не допустить обращения перевозчиков к обычной процедуре отказа от ответственности за повреждение груза, нанесенное в ходе деятельности, указанной в проекте статьи. В ответ было подчеркнуто, что это положение не является излишне широким, поскольку затрагивает весьма конкретные задачи и виды деятельности и прямо касается только погрузки, обработки, укладки или разгрузки груза. Было предложено рассматривать формулировку проекта статьи 14 в контексте подпункта 17(3)(i), который предусматривает освобождение перевозчика от ответственности за любую потерю или повреждение груза, произошедших при выполнении перевозчиком этой деятельности.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 14*

54. Рабочая группа согласилась с тем, что текст в проекте статьи 14, как он изложен в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым.

#### **Проект статьи 15. Груз, который может стать опасным**

55. Рабочая группа напомнила о том, что понятие "неправомерной или неприемлемой опасности" для окружающей среды, которая фигурирует в тексте в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, было заменено понятием "опасности для окружающей среды" в попытке ввести более объективную норму, которую перевозчик должен соблюдать в отношении груза, который может стать опасным. Вместе с тем было отмечено, что эта формулировка, возможно, устанавливает менее жесткую норму по сравнению с нормой, которая применяется в соответствии с другими международными морскими конвенциями, и может существенным образом облегчить перевозчику обоснование, например, необходимости уничтожения груза. Невзирая на предложение вернуться к формулировке, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, восстановив слова "неправомерную или неприемлемую опасность" для окружающей среды, Рабочая группа напомнила, что эта формулировка была отклонена на том основании, что перевозчику будет трудно судить о том, является ли та или иная опасность для окружающей среды "неправомерной" или "неприемлемой" в соответствии с законодательством различных правовых систем, в рамках которых перевозчики осуществляют свою деятельность. Вместо этого было предложено перед словом "предполагать" включить слово "разумно" в целях введения объективной нормы, на основании которой можно оценивать решение перевозчика об уничтожении предполагаемого опасного груза.

56. Было внесено предложение добавить в конце проекта статьи 15 после слов "окружающей среды" слова "и безопасности любой страны" для отражения ситуаций, которые могут не затрагивать людей или груз, но тем не менее будут оказывать отрицательное воздействие на общую безопасность той или иной страны. Это предложение не получило достаточной поддержки.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 15*

57. Рабочая группа согласилась с тем, чтобы перед словом "предполагать" включить слово "разумно" в текст в проекте статьи 15, как он изложен в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. С учетом этой поправки Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта статьи 15 является приемлемым.

## **Проект статьи 16. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса**

### **Пункт 1**

58. Было внесено предложение об исключении подпунктов (b) и (c) проекта статьи 16(1) ввиду того, что содержание обоих подпунктов уже отражено в подпункте (a), в котором говорится об обеспечении и поддержании мореходного состояния морского судна. Было отмечено, что формулировка, изложенная в подпунктах (a), (b), (c), представляет собой подход, давно принятый в Гаагских правилах и Гаагско-Висбийских правилах. Единственное внесенное в него изменение касается придания обязательству перевозчика постоянного характера, с тем чтобы оно действовало в течение всего рейса, а не только до его начала. Было отмечено, что к этому вопросу следует подходить с осторожностью, поскольку любое отклонение от этих хорошо известных норм проявления надлежащей осмотрительности может создать проблемы при толковании.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 1 проекта статьи 16*

59. Рабочая группа согласилась с тем, что пункт 1 проекта статьи 16, как он изложен в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, является приемлемым и должен быть сохранен.

### **Пункт 2**

60. Рабочая группа напомнила, что ранее она одобрила содержание пункта 2, хотя все еще не определила его месторасположение. Было отмечено, что цель проекта статьи 15, которая касается главным образом уничтожения или обезопасивания опасного груза, полностью отличается от цели пункта 2 проекта статьи 16, в соответствии с которой грузом, не обязательно опасного характера, можно пожертвовать в интересах общей безопасности.

61. Определенная поддержка была высказана в пользу включения пункта 2 в главу 17 об общей аварии в случае ее сохранения в окончательном тексте проекта конвенции. Было внесено предложение о включении этого пункта в статью об отклонении от курса в том случае, если в конечном итоге не будет сохранена глава об общей аварии. Было указано, что, хотя осуществление прав перевозчиком согласно пункту 2 может в некоторых случаях вызывать претензии при общей аварии, этого не происходит во всех случаях. Таким образом, было

отмечено, что более уместным будет включить текст в пункте 2 в отдельную статью. Это предложение было поддержано.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 2 проекта статьи 16*

62. Рабочая группа согласилась с тем, что текст, содержащийся в пункте 2 проекта статьи 16 и изложенный в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81, является приемлемым и что необходимо снять квадратные скобки и сохранить помещенный в них текст в виде отдельной статьи, возможно, под номером 16 бис.

## **Глава 6 – Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза, или задержку в его сдаче**

### **Проект статьи 17. Основания ответственности**

63. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала проект статьи 17 об основаниях ответственности на своей четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункты 12-80). Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 17, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81. Было напомнено, что текст проекта статьи 17 в его нынешней редакции был подготовлен в результате широкого и тщательно согласованного консенсуса, который сформировался в ходе интенсивных обсуждений в Рабочей группе в течение ряда сессий. Было высказано мнение о том, что при рассмотрении отдельных пунктов следует учитывать общую структуру данного проекта статьи и что, предлагая какие-либо изменения к тщательно сбалансированному тексту, следует проявлять осмотрительность.

#### **Пункт 1**

64. Рабочая группа пришла к согласию о том, что проект пункта 1 следует одобрить в его нынешней редакции.

#### **Пункт 2**

65. Было высказано мнение, что, хотя в отношении текста проекта статьи 17 и наблюдается широкое согласие, в пункт 2 следует внести некоторые изменения, с тем чтобы устранить определенные предположительные недостатки. В частности, было сочтено, что перечень, содержащийся в пункте 3 статьи 17, носит исчерпывающий характер с точки зрения событий, которые могут освободить перевозчика от ответственности, и что ситуация, когда повреждение груза, причиненное только частично по вине перевозчика, охватывается в пункте 6, при том что пункт 2 позволяет перевозчику избежать ответственности в случаях, когда существуют две причины причинения ущерба, каждая из которых могла повлечь за собой полную гибель груза, но только одна из которых может быть отнесена на счет перевозчика. Для устранения этого предполагаемого недостатка было предложено исключить из текста пункта 2 формулировки "полностью или частично" и "или одна из причин".

66. Хотя эта выраженная позиция была встречена с определенным пониманием, было указано, что аналогичные вопросы поднимались в Рабочей

группе в ходе ее четырнадцатой сессии и что в тот момент в Рабочей группе с огромным перевесом возобладало мнение в пользу поддержки текста в его нынешней редакции. Кроме того, было высказано мнение о том, что высказанная предполагаемая проблема будет должным образом решаться и при применении нынешнего текста, даже несмотря на то, что специально она в нем и не учитывается. Кроме того, было указано, что в проекте конвенции намеренно предпринимается попытка избежать обсуждения вопросов причинной связи и оставить их на урегулирование на основе национального права и что, таким образом, не имеется сколь-либо достаточных причин для нарушения сложной системы компромиссов, отраженных в нынешней редакции текста. Было предложено включить положение, разъясняющее, что вопросы причинной связи и смежные вопросы, например, о сравнительной небрежности, оставлены на урегулирование на основе национального права.

67. Рабочая группа пришла к согласию о том, что проект пункта 2 следует одобрить в его нынешней редакции.

### **Пункт 3**

68. Ряд делегаций выразили поддержку исключению пункта 3 проекта статьи 17, который, как было указано, предоставляет в распоряжение перевозчиков чрезмерно щедрый перечень оснований для освобождения от ответственности, в то время как по мнению ряда других делегаций Рабочей группе следует пересмотреть свое решение об исключении из данного пункта упоминания о навигационной ошибке, которое было принято на предыдущих сессиях, или по крайней мере учитывать этот момент при оценке общего баланса вопросов об ответственности, как он предусматривается в проекте конвенции. Тем не менее Рабочая группа выразила решительную поддержку включению пункта 3 в его нынешней редакции. В поддержку этой позиции ряд делегаций сослались на сбалансированность и консенсус, которых с большими сложностями удалось достичь Рабочей группе в ходе переговоров по всему данному проекту статьи, и на поддержку, выраженную на предыдущих сессиях включению пункта 3 в проект конвенции.

*Заключенный в квадратные скобки текст в подпунктах (g), (h), (i) и (k)*

69. Затем Рабочая группа рассмотрела сохранившийся в квадратных скобках текст в пункте 3. В связи с подпунктом (h) было высказано мнение о том, что квадратные скобки, в которые заключены слова "фактический грузоотправитель", следует снять, а данную формулировку – сохранить, поскольку, хотя проект конвенции и не охватывает вопросов агентских отношений, порядок, при котором перевозчик не должен нести ответственности за действия фактического грузоотправителя, причинившие ущерб грузу, был сочтен в полной мере надлежащим. Что касается подпункта (i), то было высказано мнение, что квадратные скобки, в которые заключены слова "или исполняющая сторона", следует снять, а данную формулировку – сохранить. Применительно к подпункту (k) было также указано, что квадратные скобки, в которые заключены слова "или не от его имени", следует снять, сохранив данную формулировку. Хотя определенная поддержка была также выражена предложению исключить приведенный в квадратных скобках текст в данных подпунктах, в целом было сочтено, что эти формулировки разъясняют текст

различных подпунктов, в которых они приведены, и Рабочая группа поддержала предложения об их сохранении.

70. В случае подпункта (g) было предложено исключить оба варианта, приведенные в квадратных скобках, в результате чего будет сохранен текст, по сути аналогичный тексту в статье 4(2)(p) Гаагско-Висбийских правил. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что сохранение слов "морское судно" излишне ограничит более широкий подход, который был ранее использован в Гаагско-Висбийских правилах и который охватывал, например, краны, при том что альтернативная формулировка "транспортные средства" является слишком широкой, даже несмотря на то, что проект конвенции построен на принципе "море плюс". Хотя определенная поддержка была выражена сохранению каждого из этих двух вариантов, возобладало мнение о том, что наилучшее решение будет состоять в том, чтобы сохранить подход, использованный в Гаагско-Висбийских правилах, и исключить оба варианта.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 3*

71. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- текст проекта пункта 3 следует сохранить в проекте конвенции в его нынешней редакции;
- обе формулировки в квадратных скобках в подпункте (g) следует исключить; и
- текст в квадратных скобках в подпунктах (h), (i) и (k) следует сохранить, а квадратные скобки – исключить.

#### **Пункт 4**

72. Предложение добавить после слова "обстоятельство" в подпункте (a) формулировку "которое перечислено в пункте 3", принято не было, и Рабочая группа пришла к согласию о том, что проект пункта 4 следует одобрить в его нынешней редакции.

#### **Пункт 5**

73. Предложение перенести предусматриваемое в подпункте (a) данного проекта положения бремя доказывания с истца на перевозчика с тем, чтобы облегчить бремя доказывания, возлагаемое на грузоотправителя по договору, не было принято Рабочей группой. В ответ на вопрос относительно цели подпункта (b) данного текста было разъяснено, что система, которую предполагается создать с помощью пункта 5, состоит в том, что заинтересованному в грузе истцу потребуется доказать вероятную причину потери, повреждения или задержки согласно подпункту (a), при том что согласно подпункту (b) перевозчику предоставляется возможность представить доказательства противного. Было отмечено, что любые неясности относительно данного намерения следует устранить. Рабочая группа пришла к согласию о том, что проект подпункта 5 следует одобрить в его нынешней редакции с любыми необходимыми разъяснениями, о которых говорилось выше.

## Пункт 6

74. Рабочая группа пришла к согласию о том, что проект пункта 6 следует одобрить в его нынешней редакции.

## Проект статьи 18. Ответственность перевозчика за других лиц

### Пункт 1

75. Учитывая, что пункт 1(b) проекта статьи 19 и статья 34 касаются лиц, выполняющих вспомогательные функции для морской исполняющей стороны и грузоотправителя, соответственно, было предложено отразить формулировку, используемую в обеих статьях, в пункте 1 проекта статьи 18, которая затрагивает лиц, выполняющих вспомогательные функции для перевозчика. Было предложено изложить пункт 1(b) в следующей новой редакции: "любого лица, на которое перевозчик возложил исполнение любых своих обязательств согласно договору перевозки". Было отмечено, что такая новая редакция упростит формулировку и сделает ее более понятной в отношении того, что перевозчик не несет ответственности за действия лица, находящегося под его наблюдением или контролем, если на это лицо не было возложено исполнение обязательств перевозчика. Это предложение поддержано не было.

#### *Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 1*

76. Рабочая группа согласилась сохранить текст пункта 1, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

### Пункт 2

77. Определенная поддержка была выражена в пользу сохранения текста, изложенного в пункте 2, который в настоящее время содержится в квадратных скобках. Было отмечено, что его сохранение будет способствовать повышению международного единообразия. Вместе с тем серьезную поддержку получило предложение об исключении этого пункта по той причине, что определение сферы служебных обязанностей или агентских функций должно регулироваться национальным правом. В ответ было указано, что редакция пункта 2 не затрагивает национальное право и что его применение полностью основывается на нормах национального права. Кроме того, это положение касается не собственных служащих перевозчика, а только субсидиарной ответственности перевозчика за действие других сторон. Если тот или иной служащий действовал за пределами своих служебных обязанностей, перевозчик, возможно, не будет освобожден от ответственности, если данные действия не будут входить в перечень, содержащийся в проекте статьи 17(3). Тем не менее было активно поддержано предложение об исключении пункта 2, с тем чтобы вопросы, относящиеся к сфере служебных обязанностей или агентских функций, регулировались национальным правом.

#### *Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 2*

78. Рабочая группа согласилась исключить пункт 2, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Пункт 3**

79. Рабочая группа продолжила рассмотрение содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.85 (см. пункт 3) предложения разъяснить благодаря включению нового пункта 3 в статью 18, что перевозчик не будет нести ответственности за потерю или повреждение груза в той мере, в какой они могут быть отнесены на счет действия или бездействия другого грузоотправителя по договору. Было отмечено, что это предложение направлено на устранение обеспокоенности, высказанной на предыдущей сессии в связи с тем, что согласно проекту конвенции перевозчики тем не менее могут быть признаны несущими ответственность перед другими грузоотправителями по договору, грузы которых находятся на борту данного судна, за задержку, вызванную только одним грузоотправителем по договору (A/CN.9/616, пункт 103).

80. Включение предложенного текста встретило определенную поддержку. Было высказано мнение, что, невзирая на поддержку Рабочей группы исключения из проекта конвенции положения об ответственности грузоотправителя по договору за задержку, грузоотправитель по договору все же может являться причиной задержки и ущерба для других грузоотправителей по договору. Тем не менее, если Рабочая группа решит включить предложенный текст, его месторасположение и формулировку следует рассмотреть дополнительно. Предложенный текст целесообразнее поместить в пункт 3 статьи 17, касающейся ответственности перевозчика. Было также отмечено, что ссылка в предложенной дополнительной формулировке на "другого грузоотправителя по договору" является двусмысленной и ее следует заменить на ссылку на "другого грузоотправителя по другому договору перевозки".

81. Вместе с тем Рабочая группа пришла к мнению, что предложенный текст является излишним, поскольку его содержание уже должным образом охвачено режимом ответственности, изложенным в проекте статьи 17.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении предложения включить пункт 3 проекта статьи 18*

82. Рабочая группа не поддержала предложение о включении пункта 3 проекта статьи 18, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.85.

**Проект статьи 19. Ответственность морских исполняющих сторон**

83. Было разъяснено, что формулировка в квадратных скобках в пункте 1 проекта статьи 19 призвана обеспечить, что морские исполняющие стороны не подпадают под действие проекта конвенции, если они не осуществляют какой-либо деятельности в договаривающемся государстве. Несмотря на определенную поддержку исключения текста в квадратных скобках, было активно поддержано предложение о его сохранении. В этой связи было отмечено, что изъятие морских исполняющих сторон не означает, что перевозчики не несут ответственности за действия этих исполняющих сторон. Скорее это означает, что грузоотправитель или грузополучатель не имеют прямых оснований для иска против морской исполняющей стороны по проекту конвенции и что на такую морскую исполняющую сторону автоматически не распространяются те же изъятия и ограничения ответственности, которые применяются к перевозчику по проекту конвенции.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 1*

84. Рабочая группа согласилась сохранить текст пункта 1 проекта статьи 19, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, и исключить квадратные скобки.

**Пункт 2**

85. Рабочая группа перешла к рассмотрению пункта 2 проекта статьи 19, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Рабочая группа согласилась с мнением о том, что, в свете принятого решения об исключении пункта 2 проекта статьи 18, пункт 2 проекта статьи 19 также следует исключить.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 2*

86. Рабочая группа постановила исключить текст пункта 2 проекта статьи 19, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Пункт 3**

87. С учетом широкой формулировки определения морской исполняющей стороны было внесено предложение исключить пункт 3 по той причине, что разрешение перевозчику навязывать ограничение ответственности в отношении дополнительных обязательств или более высоких пределов ответственности, на которые он дал свое согласие, отказываясь при этом считать эти же пределы обязательными для морской исполняющей стороны в отсутствие ее прямого согласия, было бы несправедливо по отношению к грузополучателю. В то же время была выражена поддержка и сохранению данного пункта. Было указано, что если перевозчик по договору соглашается увеличить ответственность сверх пределов, предусматриваемых в проекте конвенции, то было бы нелогичным навязывать такую ответственность морской исполняющей стороне, которая, возможно, даже не является участником этого соглашения.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 3*

88. Рабочая группа выразила согласие с тем, что текст пункта 3 проекта статьи 19, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, следует сохранить при условии внесения любых изменений в перекрестные ссылки, которые могут стать необходимыми после завершения работы над текстом проекта конвенции.

**Пункт 4***Общие замечания и место в тексте*

89. Поддержка была выражена лежащему в основе пункта 4 общему принципу, заключающемуся в том, чтобы служащим, агентам и субподрядчикам перевозчика и морских исполняющих сторон была предоставлена полная защита в том, что касается прав, возражений и пределов ответственности, на которые может ссылаться перевозчик согласно проекту конвенции, в связи с любым нарушением его договорных обязательств или обязанностей в случае, когда иск согласно проекту конвенции предъявляется непосредственно самому перевозчику; обеспечение такой защиты часто является целью включения в

транспортные документы так называемых "Гималайских" оговорок. Было выражено согласие с тем, что термин "возражения и пределы ответственности" следует толковать широко, как это и было согласовано Рабочей группой в связи с проектом статьи 4.

90. Была выражена обеспокоенность, вызванная неясностью в вопросе о том, рассматриваются ли служащие перевозчика в каком-либо ином положении проекта конвенции, чем пункт 4 статьи 19. Например, подпункт 1(b) проекта статьи 18, в котором говорится о лицах, исполняющих обязательства перевозчика, служащих перевозчика, как представляется, не охватывает. Было высказано мнение о том, что действие Гималайской оговорки следует распространить на любое лицо, которое оказывает помощь перевозчику в выполнении его обязанностей. В этой связи было предложено расширить формулировку пункта 4, с тем чтобы полностью охватить всю категорию сторон, исполняющих обязательства перевозчика согласно проекту конвенции, включая его служащих и агентов. Было высказано предположение о том, что в качестве независимых подрядчиков следует охватить также капитана и экипаж судна. Было выражено мнение, что существующие определения терминов "исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона" являются достаточно широкими для охвата таких лиц. С учетом возможности различных толкований было высказано согласие с необходимостью уточнить эти определения. В этой связи было указано, что следует учесть и ситуацию, когда члены экипажа являются не служащими перевозчика, а служащими судовладельца или компании по комплектованию экипажей судов.

91. Поскольку пункт 4 касается вопросов, отличающихся от предусматриваемых для морских исполняющих сторон исключений, было высказано мнение о возможной целесообразности его перенесения в место после статьи 4 главы I проекта конвенции, в которой содержатся общие положения. Это предложение получило определенную поддержку.

*Текст, заключенный в квадратные скобки*

92. Рабочая группа перешла к рассмотрению текста трех альтернативных вариантов, заключенных в квадратные скобки.

93. Определенная поддержка была выражена сохранению первого текста в квадратных скобках. В то же время было высказано мнение о том, что если этот первый текст, в котором содержится ссылка только на морские исполняющие стороны, будет сохранен, то пункт 4 можно будет исключить, поскольку его содержание уже будет охватываться пунктом 1 проекта статьи 19.

94. Решительная поддержка была выражена сохранению второго текста, заключенного в квадратные скобки. В этой связи было отмечено, что в соответствии со статьей 4 бис (2) Гаагско-Висбийских правил защита, предоставляемая Гималайской оговоркой, распространяется на служащих или агентов перевозчика, поскольку юридическая сила такой защиты признается не во всех правовых системах.

95. Определенная поддержка была выражена сохранению третьего текста, заключенного в квадратные скобки, по той причине, что, как было указано, он лучше отражает тот факт, что проект конвенции применяется к смешанным перевозчикам, а не к традиционным перевозкам между портами. Было высказано

мнение о том, что могут быть также исключены слова "и в подпункте 1(a) настоящей статьи". В то же время была выражена обеспокоенность в связи с тем, что в силу третьего заключенного в квадратные скобки текста защитное действие Гималайской оговорки распространяется, как представляется, на агентов и служащих наземных перевозчиков, что не отвечает решению Рабочей группы исключить наземных перевозчиков из сферы действия проекта конвенции.

*"если [оно докажет, что] оно действовало в пределах своего контракта, служебных обязанностей или агентских функций"*

96. Хотя сохранению формулировки "если [оно докажет, что] оно действовало в пределах своего контракта, служебных обязанностей или агентских функций" была выражена определенная поддержка, был достигнут консенсус о том, что ее следует полностью исключить.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 4*

97. Рабочая группа пришла к согласию о том, что:

- второй заключенный в квадратные скобки текст в пункте 4 проекта статьи 19, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, следует сохранить без квадратных скобок;
- пункт 4 и определения терминов "исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона" следует еще рассмотреть и, возможно, изменить их редакцию с тем, чтобы конкретно оговорить стороны, охватываемые защитительной Гималайской оговоркой, и следует изучить вопрос о том, охватывают ли также соответствующие формулировки экипаж, капитана, независимых подрядчиков и служащих перевозчика;
- заключительную часть пункта 4: "если [оно докажет, что] оно действовало в пределах своего контракта, служебных обязанностей или агентских функций" – следует исключить в соответствии с решением об исключении пункта 2 статьи 18, а вопросы, касающиеся содержания контрактов найма и агентских функций, следует оставить на урегулирование на основании национального права (см. пункты 77-78 выше); и
- следует еще раз рассмотреть вопрос о месте пункта 4 в тексте с учетом предложений Рабочей группы.

## **Проект статьи 20. Солидарная ответственность и взаимный зачет**

### **Пункт 1**

98. Рабочая группа перешла к рассмотрению пункта 1 проекта статьи 20, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, и отметила, что в нем приводится заключенный в квадратные скобки текст, цель которого состоит в разъяснении содержания понятия "солидарная ответственность". Была выражена поддержка сохранению заключенного в квадратные скобки текста в интересах тех правовых систем, для которых концепция солидарной ответственности не является хорошо известной, с тем чтобы содействовать унифицированному толкованию этого термина. В то же время прозвучали и возражения против сохранения заключенного в квадратные скобки текста, поскольку, как было

отмечено, эти термины используются также и в ряде других международных конвенций, которые, однако, не включают каких-либо определений. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что включение подобных определений может в силу этого вызвать неблагоприятные последствия с точки зрения толкования. Было также высказано мнение о том, что эти определения являются излишне упрощенными и, возможно, недостаточно передают тонкие различия в использовании этих терминов в различных правовых системах.

99. Было внесено предложение исключить ссылки на статьи 25, 62 и 63 с учетом того, что эти пределы будут применяться независимо от того, перечислены они или нет. Это предложение не получило достаточной поддержки.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 1*

100. Рабочая группа согласилась исключить из пункта 1 текст, приведенный в квадратных скобках.

**Пункт 2**

101. Было выражено согласие с тем, что целью формулировки "все такие лица" является охват всех сторон, несущих солидарную ответственность. Был задан вопрос о том, каким образом будет применяться пункт 2 в ситуациях, когда перевозчик передал по договору другой стороне выполнение своих обязанностей, предусматриваемых положениями проекта конвенции, и увеличил свои пределы ответственности. В ответ было указано, что общие пределы ответственности, о которых говорится в данном положении, должны охватывать, как предполагается, добровольное повышение ограничения ответственности перевозчика, которое в этом случае и будет являться суммой, о которой говорится в проекте пункта 2.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 2*

102. Рабочая группа согласилась сохранить текст пункта 2.

**Пункт 3**

103. Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта пункта 3, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что цель пунктов 1 и 2 состоит в том, чтобы общие пределы ответственности не могли быть обойдены истцом, предъявляющим требования к нескольким сторонам. Пункт 3 был включен для того, чтобы не допустить вероятной в некоторых правовых системах возможности того, что суд сочтет, что истец, выигравший иск к неморской исполняющей стороне, не должен засчитывать присужденную сумму против суммы требования, предъявляемого согласно проекту конвенции. Было высказано мнение, что пункт 3 в его нынешней редакции допускает два толкования: в результате его действия либо сумма, полученная от иска за пределами проекта конвенции, засчитывается в общий объем ущерба, либо производится зачет суммы, полученной применительно к пределам ответственности, установленным в проекте конвенции. Была выражена поддержка точке зрения о том, что приемлемым является первое толкование, которое на практике и будет соответствовать

выводам в большинстве правовых систем, при том, что второе толкование является неприемлемым. Было разъяснено, что именно из второго толкования и исходило первоначальное предложение о включении данного пункта в проект конвенции.

104. Прозвучала поддержка исключению пункта 3 как по причине неясности создаваемых им последствий, так и по той причине, что он может создать трудности процессуального характера, например, в связи с определением, на ком лежит бремя доказывания в вопросе о том, был ли какой-либо иск успешно предъявлен к неморской исполняющей стороне.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 3*

105. Рабочая группа согласилась исключить текст пункта 3.

### **Проект статьи 22. Исчисление возмещения**

106. Рабочая группа была проинформирована, что в последний раз проект статьи 22 об исчислении возмещения рассматривался на ее тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 32-37). Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта статьи 22, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81.

#### **Пункт 1**

107. С учетом того, что ссылку в проекте пункта 1 на проект статьи 11, возможно, придется заново пересматривать в случае внесения любых изменений в текст проекта статьи 11, Рабочая группа согласилась, что проект пункта 1 следует утвердить в изложенной редакции.

#### **Пункт 2**

108. Было внесено предложение об изменении порядка факторов, используемых при определении стоимости груза согласно проекту пункта 2, таким образом, чтобы рыночная цена учитывалась до биржевой цены. Вместе с тем это мнение получило недостаточную поддержку, и проект пункта 2 был утвержден в изложенной редакции.

#### **Пункт 3**

109. Рабочая группа согласилась, что проект пункта 3 следует утвердить в изложенной редакции.

### **Проект статьи 23. Уведомление о потере, повреждении или задержке**

110. Рабочая группа была проинформирована, что в последний раз проект статьи 23 об уведомлении о потере, повреждении или задержке рассматривался на ее тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 63-87). Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта статьи 23, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81.

## Пункт 1

### *Правовые последствия проекта пункта 1*

111. Как и на тринадцатой сессии Рабочей группы (см. A/CN.9/552, пункт 65) были вновь высказаны сомнения относительно действия проекта пункта 1. Было поддержано мнение о ненужности пункта 1, поскольку направление уведомления перевозчику или исполняющей стороне или ненаправление такого уведомления не оказывают никакого воздействия на соответствующее бремя доказывания для перевозчика или для истца, которое предусмотрено в общем режиме ответственности в проекте статьи 17. Кроме того, было отмечено, что в некоторых правовых системах положение, на котором основывается данный проект статьи, а именно статья 3(6) Гаагских правил, вызывало путаницу и побуждало некоторые суды приходиться на основании этого документа к заключению, что ненаправление такого уведомления влечет за собой утрату права требовать возмещения за потерю или повреждение. Учитывая это обстоятельство, Рабочую группу настоятельно призвали исключить проект пункта 1 или же в противном случае четко указать, что ненаправление уведомления согласно этому проекту положения не должно иметь особых правовых последствий.

112. В ответ было отмечено, что проект пункта не направлен на создание особых правовых последствий, связанных с ненаправлением уведомления. Тем не менее этот проект положения призван оказывать положительное практическое воздействие, предусматривая требование скорейшего уведомления перевозчика о наличии потери или повреждения, с тем чтобы перевозчик имел возможность провести проверку груза при том понимании, что совместной проверки не проводилось. Хотя Рабочая группа не пришла к согласию относительно отмены своего прежнего решения о сохранении проекта пункта, было согласовано, что проект пункта 1 не направлен на ущемление прав сторон, заинтересованных в грузе, предъявлять иски согласно проекту конвенции и что он, в частности, не затрагивает режим ответственности и бремя доказывания, изложенные в проекте статьи 17.

### *Сроки направления уведомления*

113. В Рабочей группе была выражена определенная поддержка в отношении выбора срока направления уведомления в течение трех рабочих дней из числа альтернативных вариантов срока, заключенных в квадратные скобки в проекте текста, особенно с учетом цели проекта пункта – способствовать скорейшему проведению проверки поврежденного груза. Вместе с тем Рабочая группа высказалась в пользу выбора из числа альтернативных вариантов срока направления уведомления в течение семи рабочих дней в месте сдачи груза.

### *Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 1*

114. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- текст проекта пункта 1 в проекте конвенции следует сохранить в изложенной редакции.
- текст в квадратных скобках "семи рабочих дней в месте сдачи груза" следует сохранить и исключить квадратные скобки; и

- следует четко указать, что проект пункта 1 никоим образом не направлен на создание любых доказательных последствий равно как и коллизий или последствий для режима ответственности и бремени доказывания, изложенных в проекте статьи 17.

#### **Пункт 2**

115. Было решено, что обсуждение этого пункта будет отложено до более широкого рассмотрения Рабочей группой вопроса о задержке со стороны грузоотправителя и перевозчика.

#### **Пункт 3**

116. Было отмечено, что содержащееся в проекте пункта 3 выражение "ту же силу" относится к уведомлению, указанному в проекте пункта 1, которое рассматривается как не создающее особых правовых последствий (см. выше пункт 112). Рабочая группа согласилась, что проект пункта 3 следует утвердить в изложенной редакции.

#### **Пункт 4**

117. Рабочая группа согласилась, что пункт 4 следует принять в изложенной редакции.

### **Глава 7 – Дополнительные положения, касающиеся конкретных стадий перевозки**

#### **Проект статьи 24. Отклонение от курса во время морской перевозки**

118. Рабочая группа была проинформирована о том, что в последний раз проект статьи 24 об отклонении от курса во время морской перевозки рассматривался на ее тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 100-102). Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта статьи 24, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81.

119. Рабочая группа согласилась, что проект статьи 24 следует утвердить в изложенной редакции.

#### **Проект статьи 25. Палубный груз на морских судах**

120. Рабочая группа была проинформирована, что в последний раз проект статьи 25 о палубном грузе на морских судах рассматривался на ее тринадцатой сессии (см. A/CN.9/552, пункты 103-117). Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта статьи 25, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81. Было сделано общее замечание, выражающее сомнение относительно целесообразности включения проекта статьи 25 в главу 7.

#### **Пункты 1, 2, 3 и 4**

121. Рабочая группа согласилась, что проекты пунктов 1, 2, 3 и 4 следует утвердить в изложенной редакции.

## Пункт 5

122. Было отмечено, что проект пункта 5 в тексте заключен в квадратные скобки и что сам текст этого положения содержит также четыре варианта в квадратных скобках.

### *Текст всего пункта и его место в тексте*

123. Было выражено мнение, что проект пункта 5 следует полностью исключить и что во всех случаях согласно проекту конвенции при потере или повреждении груза в результате ненадлежащей его перевозки на палубе следует обращаться к проекту статьи 64. Вместе с тем было разъяснено, что проект пункта 5 не направлен на снижение общего порога, установленного в проекте статьи 64 в отношении утраты права на ограничение ответственности, который следует сохранить в качестве общего правила по проекту конвенции. Однако нарушение перевозчиком своего прямого обязательства по договору перевезти груз в трюме является случаем, заслуживающим особой санкции.

124. В Рабочей группе было достигнуто широкое согласие в отношении того, что квадратные скобки, в которые заключен проект пункта, следует исключить, а сам текст пункта сохранить. Предложение о переносе проекта пункта в новый подпункт проекта статьи 24 принято не было. Вместе с тем было поддержано предложение редакционного характера о корректировке в проекте пункта 5 выражения "не имеет права на ограничение своей ответственности" с целью его приведения в соответствие с выражением "не вправе рассчитывать на ограничение своей ответственности", используемым в проекте статьи 64.

*"[прямо]", "[, вызванных[исключительно][в той мере, в какой такой ущерб вызван] их перевозкой на палубе]"*

125. Рабочая группа рассмотрела далее текст, заключенный в проекте конвенции в квадратные скобки. Несмотря на некоторые противоположные мнения, Рабочая группа согласилась сохранить слово "прямо" и исключить квадратные скобки, в которые оно было заключено; исключить слово "исключительно", включая квадратные скобки, в которых оно было заключено; сохранить выражение "в той мере, в какой такой ущерб вызван" и исключить квадратные скобки, в которые оно было заключено; и сохранить выражение "вызванных ... их перевозкой на палубе", а также исключить квадратные скобки, в которые было заключено все заключительное выражение. Было сочтено, что требование о прямом согласии для начала действия утраты права на ограничение ответственности играет важную роль, поскольку позволяет перевозчику заранее знать о возможности подвергнуться этой санкции. Кроме того, выражение "в той мере, в какой такой ущерб вызван" является более предпочтительным, чем слово "исключительно", поскольку оно соответствует общему подходу к причинной обусловленности, принятому в проекте конвенции.

### *Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 5*

126. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- текст проекта пункта 5 в проекте конвенции следует сохранить в изложенной редакции и исключить квадратные скобки, в которые он был заключен;

- выражение в проекте пункта 5 "не имеет права на ограничение своей ответственности" следует скорректировать с целью приведения в соответствие с выражением "не вправе рассчитывать на ограничение своей ответственности", используемым в проекте статьи 64; и
- проект пункта должен отражать текст, выбранный Рабочей группой из числа представленных альтернативных вариантов, как это изложено в пункте 125 выше.

## **Глава 1 – Общие положения**

### **Проект статьи 1. Определения**

127. В соответствии с ранее принятым решением рассматривать определения параллельно обсуждению основных статей, в которых содержатся определяемые термины (см. пункт 9 выше), Рабочая группа перешла к рассмотрению определений "исполняющей стороны", "морской исполняющей стороны" и "неморской исполняющей стороны", как они содержатся, соответственно, в пунктах 6, 7 и 8 проекта статьи 1 в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

### **Пункты 6 и 7 – "исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона"**

128. Рабочая группа отметила, что определение "исполняющей стороны" состоит из двух предложений: в первом описывается это понятие, а во втором это первоначальное определение распространяется на служащих, агентов и субподрядчиков. Было отмечено, что цель определения "исполняющей стороны" состоит в урегулировании трех различных вопросов, которые не следует смешивать. Во-первых, определением предполагается охватить стороны, исполняющие обязанности перевозчика согласно договору перевозки – каковыми обычно будут являться субподрядчики, – а также их солидарную ответственность в отношении с перевозчиком по договору. Во-вторых, это определение направлено на то, чтобы охватить вопрос об ответственности исполняющей стороны за действия своих служащих и других нанятых ею лиц. И наконец, цель этого определения, если его читать совместно с проектом статей 4 и 19, состоит в том, чтобы распространить защиту так называемой "Гималайской оговорки" на таких служащих, агентов или субподрядчиков.

129. Было отмечено, что определение "морской исполняющей стороны" содержит отсылку к определению "исполняющей стороны" и также охватывает, таким образом, служащих, агентов и субподрядчиков. Было высказано мнение о том, что данное определение в его нынешней формулировке может непреднамеренно привести к тому, что любая возможная договорная ответственность морской исполняющей стороны согласно договору перевозки может быть прямо возложена на служащего, агента или субподрядчика, и была выражена поддержка точки зрения о том, что определение "исполняющей стороны" следует пересмотреть с тем, чтобы избежать создания этого непреднамеренного последствия. В этой связи было отмечено, что непреднамеренное последствие нынешней формулировки, в силу которого на служащих прямо возлагается ответственность по договору, будет противоречить многим национальным законам, защищающим служащих от такой ответственности.

130. В ответ было разъяснено, что причина столь широкой формулировки данного определения заключается в попытке избежать связанной с концепцией договорных отношений проблемы, которая возникала в практике судов применительно к Гималайским оговоркам, в силу которых подобная защита допускалась только для субподрядчиков, но не для других сторон, расположенных в договорной цепочке ниже. В дополнение к этому было указано на то, что как с практической, так и – в ряде стран – с юридической точки зрения трудно предположить возникновение такой ситуации, когда на отдельного служащего будет возложена ответственность в качестве морской исполняющей стороны, включая любые аспекты материальной ответственности, которые могут быть этим обусловлены. Было высказано мнение о том, что на практике вряд ли можно предположить ситуацию, когда владелец груза подаст иск непосредственно против какого-либо служащего, поскольку участники тяжб, как правило, заявляют свои требования против тех сторон, у которых имеются наиболее значительные финансовые средства для выплаты удовлетворения по вынесенному решению. Если формулировка этого определения будет изменена, то, согласно высказанному предостережению, следует проявить осторожность с тем, чтобы избежать непреднамеренного исключения концепции ответственности нанимателя за действия своих служащих, и, поскольку ссылки на "исполняющие стороны" и "морские исполняющие стороны" повсеместно встречаются в проекте конвенции, было также предложено проявлять осторожность в отношении изменений, которые могут вызвать непреднамеренные последствия в других положениях текста.

131. Было высказано мнение, что Рабочей группе следует рассмотреть вопрос об изменении формулировки этого определения. Было достигнуто согласие о том, что при любых изменениях в формулировке следует учитывать основные статьи во всем тексте и что при любых изменениях текста следует исходить из следующих руководящих принципов:

- перевозчики и субподрядчики должны нести солидарную ответственность;
- перевозчики и наниматели должны нести ответственность за действия своих служащих; и
- защита, обеспечиваемая так называемой "Гималайской оговоркой", должна распространяться на служащих таким же образом, как и на нанимателей, и ее действие не должно ограничиваться принципом наличия договорных отношений.

*Предложение об исключении железнодорожных перевозчиков*

132. Рабочей группе было напомнено о принятом ею принципиальном решении исключить наземных перевозчиков из сферы действия проекта конвенции.

133. Было внесено изложенное в документе A/CN.9/WG.III/WP.84 предложение о том, чтобы исключить из определения "морской исполняющей стороны" железнодорожных перевозчиков, даже если они предоставляют свои услуги на территории порта. В этих целях было предложено добавить в конце пункта 7 проекта статьи 1 (определение "морской исполняющей стороны") следующее предложение: "Железнодорожный перевозчик, даже в том случае, если он предоставляет услуги, которые являются обязательствами перевозчика после

прибытия груза в порт погрузки или до убытия груза из порта разгрузки, является неморской исполняющей стороной".

134. В поддержку данного предложения было указано, что подобное исключение является необходимым с учетом той практической реалии, что, хотя железнодорожные перевозчики и являются, возможно, в чем-то аналогичными другим наземным перевозчикам в том отношении, что они забирают груз или сдают его для перевозки в портовом районе, они резко отличаются от других наземных перевозчиков в том смысле, что конечная цель предоставляемых ими услуг практически во всех случаях состоит в перемещении грузов на большие расстояния в порт или из порта, а не просто в перемещении грузов из одного места в другое на территории порта.

135. Был задан вопрос о необходимости в конкретном изложении этого исключения с учетом того факта, что из нынешнего текста проекта конвенции ясно вытекает, что подобные наземные перевозчики будут практически неизменно квалифицироваться как таковые, и что они не охватываются определением морских исполняющих сторон, а это выводит их за пределы сферы действия проекта конвенции. В ответ было указано, что без такого прямого исключения судам потребуется в каждом конкретном случае анализировать соответствующие обстоятельства для определения того, охватывается ли железнодорожный перевозчик данным определением или нет. Было указано, что прямое исключение позволит обеспечить ясность и сократит вероятность судебных тяжб по этому вопросу.

136. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что последствия безоговорочного исключения железнодорожных перевозчиков не были рассмотрены в полной мере. Один из возникающих в этой связи вопросов состоит в том, что целая группа различных категорий перевозчиков может попытаться добиться аналогичного исключения из сферы применения проекта конвенции. Кроме того, было высказано мнение, что подход, являющийся предпочтительным по отношению к безоговорочному исключению, мог бы состоять в том, чтобы более четко предусмотреть в тексте, что проект конвенции не применяется в случае, если морская перевозка ни планируется, ни фактически осуществляется, поскольку, как было отмечено, экспедиторам грузов требуются возможности для проявления гибкости в целях выполнения договоров перевозки таким образом, который они считают уместным, и в том числе им требуется право на использование тех видов транспорта, которые они считают оптимальными.

137. В дополнение к этому был задан вопрос о том, почему такое исключение должно ограничиваться железнодорожными перевозчиками. Определенная поддержка была выражена в точке зрения о том, что предложенное исключение должно быть также распространено на дорожных перевозчиков (как это предлагается в документе A/CN.9/WG.III/WP.90) и, возможно, баржи, используемые на внутренних водных путях. В этой связи было отмечено, что в отличие от железнодорожных перевозчиков операторы автомобильного грузового транспорта могут выполнять чисто наземные перевозки, а также предоставлять услуги исключительно на территории района порта и что в силу этого любое исключение для дорожных перевозок потребует, возможно, сформулировать иначе, чем исключение в отношении железнодорожных перевозок. Было высказано мнение о том, что исключение как дорожных, так и

железнодорожных перевозчиков может быть сформулировано излишне широко, что исключит также операторов автомобильного грузового транспорта, которые предоставляют свои услуги исключительно на территории портового района и на которых должен распространяться режим "морских исполняющих сторон". Одно из предложений состояло в том, чтобы применить более нюансированный подход к данной проблеме и сформулировать исключение примерно следующим образом: "железнодорожный перевозчик или дорожный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он выполняет и обязуется выполнить услуги исключительно на территории портового района". Это предложение получило определенную поддержку.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проектов пунктов 6 и 7*

138. После обсуждения Рабочая группа постановила отложить принятие решения по определениям "исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона" до завершения рассмотрения пересмотренных положений, в том числе вопроса о возможном исключении железнодорожных и других наземных перевозчиков из определения морской исполняющей стороны, с учетом предложений, внесенных в Рабочей группе.

#### **Пункт 8 – "неморская исполняющая сторона"**

139. Рабочая группа отметила, что термин "неморская исполняющая сторона" используется только в пункте 3 проекта статьи 20. В свете ранее принятого ею решения об исключении этого пункта (см. пункт 105 выше) Рабочая группа согласилась исключить это определение.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 8*

140. Рабочая группа согласилась исключить определение "неморской исполняющей стороны", содержащееся в проекте пункта 8.

#### **Пересмотренный текст проектов статей 1(6) и 1(7) ("исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона") и проектов статей 4, 18 и 19**

141. В соответствии с ранее принятым ею решением вернуться к рассмотрению измененных формулировок определений "исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона", первоначальные варианты которых содержались, соответственно, в пунктах 6 и 7 проекта статьи 1 (см. пункт 138 выше), Рабочая группа продолжила свои обсуждения следующего пересмотренного текста этих положений, а также обусловленных этим пересмотром изменений в проектах статей 4, 18 и 19:

"Статья 1. Определения

6. а) "Исполняющая сторона" означает любое лицо, помимо перевозчика, которое исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки груза, ухода за ним, разгрузки или сдачи груза в той мере, в какой такое лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под наблюдением или контролем перевозчика. Она включает агентов или субподрядчиков исполняющей стороны в той мере, в какой они также

исполняют или обязуются исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки.

- b) Исполняющая сторона не включает:
  - i) служащего перевозчика или исполняющей стороны; или
  - ii) любое лицо, которое, прямо или косвенно, нанято грузоотправителем по договору, документарным грузоотправителем, фактическим грузоотправителем, контролирующей стороной или грузополучателем, а не перевозчиком.

7. "Морская исполняющая сторона" означает исполняющую сторону, в той мере, в какой она исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика в период между прибытием грузов в порт погрузки на морское судно и его убытием из порта разгрузки морского судна, однако в случае перевалки не включает исполняющую сторону, которая исполняет любое из обязательств перевозчика на суше в период между убытием груза из порта и его прибытием в другой порт погрузки. Наземный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он предоставляет или обязуется предоставить свои услуги исключительно в портовой зоне.

Статья 4. Применимость возражений и пределов ответственности

*[нынешняя статья 4 становится пунктом 1]*

2. В случае возбуждения судебного или арбитражного разбирательства по поводу потери или повреждения груза, [или задержки в его сдаче] в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении капитана, экипажа или любого другого лица, предоставляющего услуги на борту морского судна, или служащих либо агентов перевозчика или морской исполняющей стороны, это лицо пользуется возражениями и пределами ответственности, предусмотренными в настоящей Конвенции.

3. Пункт 2 применяется независимо от того, основывается ли судебное или арбитражное разбирательство на договоре, деликте или ином правоосновании.

Статья 18. Ответственность перевозчика за других лиц

Перевозчик несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием:

- a) любой исполняющей стороны;
  - b) капитана или экипажа морского судна;
  - c) служащих или агентов перевозчика или исполняющей стороны;
- или
- d) любого другого лица, которое исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки, в той мере, в какой это лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под наблюдением или контролем перевозчика.

## Статья 19. Ответственность морских исполняющих сторон

1. Морская исполняющая сторона, которая первоначально получила груз для перевозки в Договариваемом государстве, или окончательно сдала его в Договариваемом государстве, или осуществляла мероприятия в отношении груза в одном из портов Договариваемого государства, если событие, вызвавшее потерю, повреждение или задержку, произошло в период между прибытием груза в порт погрузки на морское судно и его убытием из порта разгрузки морского судна, когда груз находится в ее ведении или в любой другой момент в той мере, в какой она участвует в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки:

а) несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, и пользуется возражениями и пределами ответственности перевозчика, предусмотренными в настоящей Конвенции, и

б) несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, на которое она возложила исполнение любого из обязательств перевозчика согласно договору перевозки. ..."

142. Было разъяснено, что пересмотр текста проводился с учетом трех руководящих принципов, согласованных Рабочей группой применительно к изменению формулировок определений "исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона" (см. пункт 131 выше). В пересмотренном тексте содержится узкое определение "исполняющей стороны": в подпункте (а) приводится перечень охватываемых сторон, а в подпункте (б) перечисляются исключаемые лица. Было сочтено, что с помощью этого подхода может быть решена потенциальная проблема, связанная с риском того, что служащие морской исполняющей стороны будут привлечены к ответственности в соответствии с проектом конвенции за действия своего нанимателя. В дополнение к этому было указано, что перечень сторон, охватываемых положением об ответственности за действия других лиц в проекте статьи 18, был расширен за счет конкретного указания лиц, которым согласно решению Рабочей группы должна быть предоставлена такая защита. Было также включено специальное положение об автоматической защите более широкой категории лиц, как это и было согласовано Рабочей группой, а предоставляемая согласно проекту статьи 4 защита была расширена, в том числе были внесены незначительные дополнительные изменения, например в текст положения было включено упоминание об арбитражном разбирательстве. Кроме того, в проекте статьи 19(1) были осуществлены некоторые технические изменения, например, часть подпункта 1(а) была перенесена во вводную часть. И, наконец, было разъяснено, что в соответствии с решением Рабочей группы цель последнего предложения определения "морской исполняющей стороны" состоит в том, чтобы специально исключить из этого определения тех наземных перевозчиков, которые перевозят груз исключительно в порт или из порта.

*формулировка "а не перевозчиком" в проекте статьи 1(6)(b)(ii)*

143. Было предложено исключить последние слова "а не перевозчиком" в проекте статьи 1(6)(b)(ii) как излишние. В то же время было разъяснено, что эта формулировка является необходимой, поскольку в подпункте (b) устанавливаются исключения из определяемого понятия, а в подпункте (b)(ii) специально имеется в виду предусматриваемая проектом статьи 14(2) ситуация, когда грузоотправитель по договору или другое лицо может согласиться на исполнение обязанностей, обычно возлагаемых на перевозчика. Было разъяснено, что в подобном случае из содержащегося в проекте конвенции определения следует исключить стороны прямо или косвенно нанятые лицами, заинтересованными в грузе, при том что, однако, поскольку сам перевозчик нанимается грузоотправителем по договору, эта формулировка является необходимой для обеспечения того, чтобы перевозчик не исключался в качестве "исполняющей стороны".

*формулировка "наземный перевозчик" в проекте статьи 1(7)*

144. В ответ на высказанную озабоченность в связи с тем, что термин "наземный перевозчик", возможно, не охватывает перевозку по внутренним водным путям, отчасти в результате нечеткости перевода текста на различные языки, Рабочая группа подтвердила, что ее намерение состоит в том, чтобы охватить дорожную и железнодорожную перевозку, а также перевозку по внутренним водным путям. Была поддержана просьба разъяснить это намерение в тексте, а также предложение разъяснить ситуацию в случае паромов, эксплуатируемых наземными перевозчиками, что, возможно, может быть сделано в тексте определения договора морской перевозки груза, а не в определении "морской исполняющей стороны".

145. В дополнение к этому было отмечено, что формулировка "наземный перевозчик", возможно, не является идеальной, поскольку слово "первозчик" представляет собой определяемый термин, и в этой связи было высказано мнение о предпочтительности формулировки "наземная исполняющая сторона". Это предложение поддержано, однако, не было, поскольку было сочтено, что его непреднамеренным результатом может стать исключение из определения "морской исполняющей стороны" некоторых наземных исполняющих сторон, которые, несомненно, должны им охватываться, например, занимающихся планированием размещения груза лиц, которые могут работать исключительно в своем офисе за пределами порта, но которые, очевидно, являются морскими исполняющими сторонами.

*формулировки "перевалка" и "порт" в проекте статьи 1(7)*

146. Был задан вопрос относительно исключения из определения "морской исполняющей стороны" исполняющих сторон в случае перевалки. Хотя и было признано, что Рабочая группа согласилась с установлением такого режима, была высказана обеспокоенность относительно очевидного пробела, создаваемого в сфере применения проекта конвенции в результате применения такого подхода. Тем не менее соответствующий текст был одобрен в его нынешней редакции.

147. Был поднят еще один вопрос редакционного плана в связи со вторым предложением определения "морской исполняющей стороны", содержащим

ссылку на перевалку. Было сочтено, что это предложение может быть исключено, так как его содержание охватывается последним предложением данного определения, в силу которого в него включаются только наземные перевозчики, предоставляющие свои услуги исключительно в портовой зоне, в силу чего из определения исключаются те занимающиеся перевалкой стороны, которые предоставляют свои услуги не исключительно в портовой зоне, а перемещаются между портами. Эта точка зрения получила определенную поддержку, и было высказано предположение о том, что этот подход может быть принят во внимание при внесении дальнейших редакционных уточнений.

148. В то же время была высказана обеспокоенность в связи с тем, что в случае очень крупных или географически близко расположенных портов, или различных портов, управляемых единым органом, будет весьма трудно определить, предоставляет ли исполняющая сторона свои услуги "исключительно в портовой зоне" и установить, таким образом, те стороны, которые подпадают под определение "морских исполняющих сторон". Эта обеспокоенность была встречена с пониманием, в том числе определенная поддержка была выражена мнением о том, что Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об исключении всей категории наземных перевозчиков из сферы действия проекта конвенции. В ответ было указано, что Рабочая группа ранее согласилась оставить определение содержания понятия "порт" на усмотрение местных властей и судебных органов, поскольку мнения по этому вопросу широко расходятся по географическому признаку. Было также указано на трудность определения того, вызовет ли этот вопрос сколь-либо серьезные проблемы, а также на то, что в любом случае ряд терминов в проекте конвенции не определяется, поскольку в одном документе дать ответы на все вопросы невозможно. Кроме того, было отмечено, что в Гамбургских правилах слово "порт" употребляется без определения этого термина. Несмотря на опасения, выраженные в связи с тем, что такой подход к определению масштабов того или иного конкретного порта может привести к ненужным и дорогостоящим судебным тяжбам для выяснения местного понимания понятия "порт", было выражено согласие с тем, что решение, подобное предложенному исключению всех наземных перевозчиков, будет представлять собой принципиальное решение, которое повлечет за собой серьезные последствия для всего текста проекта конвенции. С учетом этого подход, использованный в нынешнем проекте статьи 1(7), получил широкую поддержку.

#### *Проект статьи 4*

149. Было отмечено, что в пункт 1 проекта статьи 4 следует внести изменения, включив в него упоминание об "арбитражном разбирательстве", с тем чтобы обеспечить его последовательность с дополнительными пунктами, предлагаемыми в пересмотренном тексте. В ответ на вопрос относительно используемой в пересмотренном тексте формулировки "это лицо пользуется возражениями и пределами ответственности, предусмотренными в настоящей Конвенции" было указано, что слова, использовавшиеся в первоначальном тексте, были изменены для разъяснения того, что, например, в случае, когда перевозчик соглашается в договоре увеличить свои пределы ответственности, лицо, упомянутое в проекте статьи 4, не будет связано этим соглашением, а на него будет распространяться режим, устанавливаемый положениями проекта

конвенции. Этот подход получил поддержку, равно как и предложение о разъяснении текста в этом отношении.

*Различные редакционные вопросы*

150. Было указано, что определение "исполняющей стороны" охватывает агентов, но не служащих и что в некоторых правовых системах применяется один и тот же подход к агентам и служащим. В ответ на заданный вопрос было отмечено, что повтор в тексте проекта статьи 18 следует устранить, поскольку в подпункте (а) говорится о "любой исполняющей стороне", а в подпункте (с) используется слово "агенты", при том что "агенты" уже охватываются определением "исполняющей стороны". В то же время было высказано мнение о том, что этот вопрос следует изучить более тщательно, поскольку ссылка в проекте статьи 18 на "агентов перевозчика" может все-таки являться необходимой. Еще одно предложение состояло в том, чтобы прямо охватить "агентов перевозчика" определением "исполняющей стороны".

151. В ответ на вопрос относительно режима служащих и агентов в соответствии с проектом статьи 19(1)(b) было отмечено, что, как предполагается, формулировка "любое лицо, на которое она возложила исполнение" охватывает таких лиц. Было, однако, выражено согласие с тем, что, если в этом вопросе сохраняются какие-либо сомнения, то капитан и экипаж судна, а также служащие и агенты должны быть упомянуты в тексте проекта статьи 19(1)(b). Такое разъяснение текста получило поддержку, однако было высказано еще одно замечание о том, что включаемый текст должен быть сформулирован весьма конкретно и содержать упоминание о капитане и экипаже судна, выполняющего морской этап перевозки, ответственность за который несет морская исполняющая сторона.

152. Был также задан вопрос об охвате защитой, предоставляемой согласно "Гималайской оговорке", независимых подрядчиков. Было указано, что "субподрядчики" включены в определение "исполняющей стороны" и, таким образом, охватываются защитой, обеспечиваемой "Гималайской оговоркой", в силу того, что ею охватываются все "исполняющие стороны", при том что было высказано мнение о том, что если этот вопрос является неясным, то может быть рассмотрено добавление упоминания о "независимых подрядчиках".

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пересмотренного текста*

153. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- она убедилась в том, что пересмотренный текст соответствует ранее принятым ею решениям;
- Секретариату следует рассмотреть ряд редакционных предложений, изложенных в вышестоящих пунктах, в том числе изучить перечень лиц, исключаемых из определения "исполняющей стороны", режим "агентов" в проектах статей 1(6), 4(2) и 18 и надлежащую формулировку в последнем предложении проекта статьи 1(7), позволяющую охватить внутренние водные пути;
- в остальном пересмотренный текст является в целом приемлемым для Рабочей группы.

## Глава 19 – Действительность договорных положений

### Общие замечания

154. В соответствии с ранее принятым решением рассмотреть на текущей сессии все положения, затрагивающие сферу применения проекта конвенции, Рабочая группа приступила к рассмотрению положений главы 19 (Действительность договорных положений) проекта конвенции наряду с определением понятия "договор об организации перевозок" (пункт 2 статьи 1), после того как Рабочая группа уделила достаточное время изучению предложений, которые были представлены некоторыми делегациями по вопросу о свободе договора в соответствии с проектом конвенции (совместные предложения Австралии и Франции, содержащиеся в документах A/CN.9/612 и A/CN.9/WG.III/ WP.88), и проведению соответствующих консультаций.

### Проект статьи 88. Общие положения

155. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она в последний раз рассматривала проект статьи 88 о действительности договорных условий на своей семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 146-153). Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта статьи 88, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81.

#### Пункт 1

156. Рабочая группа пришла к соглашению о том, что проект пункта 1 следует одобрить в существующем виде.

#### Пункт 2

157. Было высказано мнение о том, что пункт 2, касающийся исключения или ограничения в договоре перевозки обязательств и ответственности грузоотправителя, следует сформулировать аналогично пункту 1 с тем, чтобы он обеспечивал своего рода противовес этому положению, которое касается исключения или ограничения в договоре перевозки обязательств и ответственности перевозчика. В порядке разъяснения вопроса о том, каким образом обязательства грузоотправителя по договору все же могут быть расширены несмотря на тот факт, что в настоящее время в проекте конвенции не предусмотрено какого-либо ограничения ответственности грузоотправителя по договору, было указано, что ответственность грузоотправителя по договору может быть, например, увеличена, если его ответственность будет основываться не на небрежности, а на строгой ответственности.

158. Хотя высказывались предложения полностью исключить этот пункт, Рабочая группа решила сохранить этот пункт в тексте и снять квадратные скобки, в которые он заключен.

159. Были высказаны некоторые сомнения в отношении слов "или расширяет", которые содержатся в квадратных скобках в подпунктах (a) и (b). Если обязательства грузоотправителя по договору, которые упоминаются в пункте 2, ограничиваются обязательствами, закрепленными в проекте конвенции, то, как отмечалось, слова "или расширяет" следует сохранить, сняв квадратные скобки. Тем не менее, если такие обязательства касаются дополнительных обязательств,

не предусмотренных в проекте конвенции, то слова "или расширяет" следует исключить из текста. Поскольку в целом, по мнению Рабочей группы, грузоотправители по договору в случае данного пункта нуждаются в большей защите, ибо этот пункт касается других договоров перевозки, помимо договора об организации перевозок, поддержку получило мнение о том, что следует сохранить слова "или расширяет" и снять квадратные скобки, в которые заключена эта формулировка. В то же время было высказано мнение о том, что следует продолжить рассмотрение вопроса о возможности возникновения путаницы в отношении того, о каких обязательствах идет речь, и, при необходимости, внести соответствующие изменения в текст для разъяснения этого вопроса.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 2*

160. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- сохранить текст проекта пункта 2 в проекте конвенции в существующем виде; и
- сохранить заключенный в квадратные скобки текст "или расширяет", сняв квадратные скобки.

**Проект статьи 89. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок**

161. Рабочая группа отметила, что текст проекта статьи 89 был выработан в результате напряженных переговоров, проходивших после двенадцатой сессии Рабочей группы (Вена, 6-17 октября 2003 года), и отражает, с учетом некоторых редакционных изменений, компромисс, достигнутый на семнадцатой сессии Рабочей группы (Нью-Йорк, 3-13 апреля 2006 года).

162. В рамках Рабочей группы прозвучала широкая поддержка концепции свободы договора и необходимости включить в проект конвенции положения, учитывающие эту коммерческую реальность, особенно в связи с расширяющимся использованием договоров об организации перевозок. Было поддержано мнение о том, что для грузоотправителей по договору не возникает сколь-либо значительного риска быть лишенными защиты, создаваемой проектом конвенции, поскольку эти грузоотправители могут, по своему усмотрению, либо заключать договоры об организации перевозок и согласовывать их условия, либо, альтернативно, отправлять грузы на условиях какого-либо транспортного документа, полностью охватываемого проектом конвенции. Выбор между этими решениями относится к сфере коммерческой свободы усмотрения каждого грузоотправителя по договору. В то же время решительная поддержка была выражена и мнению о том, что, хотя в случае сторон, обладающих равными переговорными позициями, принцип свободы договора является в целом желательным, его неограниченное применение в других случаях может лишить более слабую сторону, каковой обычно являются мелкие грузоотправители, любой защиты от неоправданных условий, в одностороннем порядке устанавливаемых перевозчиками. Далее было указано, что проект статьи 89 в его нынешней формулировке, если его читать вместе с определением договора об организации перевозок в пункте 2 проекта статьи 1, не обеспечивает желаемого уровня защиты. Внимание Рабочей группы было

обращено на тот факт, что история правового регулирования морских перевозок грузов представляет собой историю постепенного введения императивных правил об ответственности, которые в настоящее время содержатся в многочисленных международных конвенциях, регулирующих различные виды перевозок. Поскольку, как было указано, проект конвенции представляет собой единственный международный документ, содержащий положения, предоставляющие возможности для широкого применения принципа свободы договора, к Рабочей группе был обращен настоятельный призыв рассмотреть предложения, позволяющие исправить подобную ситуацию.

163. По сути, эти предложения, содержащиеся в документах A/CN.9/WG.III/ WP.88 и A/CN.9/612, включали три элемента. Во-первых, определение договора об организации перевозок в пункте 2 проекта статьи 1 следует изменить таким образом, чтобы предусмотреть минимальный срок и минимальный объем для партий грузов или, по крайней мере, чтобы потребовать, чтобы такие партии были "значительными". Во-вторых, существенное условие юридической силы договора об организации перевозок (т.е. требование о том, чтобы он был "заключен на индивидуальной основе") и формальное условие юридической силы отступлений от такого договора (т.е. требование о том, чтобы отступление было "прямо" оговорено), как это предусматривается в пункте 1 проекта статьи 89, должны действовать совместно, а не альтернативно, с тем чтобы ясно указать, что обе стороны договора должны дать свое прямое согласие на отступления. В-третьих, перечень вопросов, отступление от которых не допускается, включающий в настоящее время только обязательство перевозчика поддерживать судно в мореходном состоянии и обеспечить его надлежащее укомплектование экипажем (статья 16 (1)) и утрату права на ограничение ответственности (статья 64), должен быть пополнен ссылками на проект статьи 17 (основания ответственности перевозчика), проект статьи 62 (пределы ответственности), проект статьи 30 (основания ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком), главу 5 (обязательства перевозчика) и проекты статей 28-30 и 33 (обязательства грузоотправителя по договору). Прозвучали различные заявления в поддержку этого предложения с призывами к тому, что, даже если Рабочая группа и не согласится с включением всех этих элементов, то, по меньшей мере, должен быть проведен пересмотр определения договора об организации перевозок, с тем чтобы сузить охват этого определения и обеспечить защиту мелких грузоотправителей, с учетом потенциально весьма значительной доли международных морских перевозок, которая на практике может охватываться нынешним определением договора об организации перевозок. Было указано, что если этого сделано не будет, то это может привести к лишению проекта конвенции какого-либо практического смысла.

164. На этом этапе Рабочей группе было напомнено о ранее проведенных обсуждениях по этому вопросу и об эволюции предусматриваемого в проекте конвенции режима в отношении принципа свободы договора. Было указано, что специальные правила для договоров об организации перевозки и та степень, в которой следует допустить использование в связи с ними принципа свободы договора, рассматривались Рабочей группой в течение ряда лет. По примеру подхода, использованного в предшествующих посвященных морским перевозкам документах, проект конвенции первоначально задумывался в качестве свода норм, устанавливающих в основном императивные правила для всех сторон. Таким образом, в соответствующем положении первоначального

варианта проекта конвенции предусматривалось, что "любое договорное условие, которое противоречит положениям настоящего документа, является ничтожным в тех случаях и в той степени, в которых его цель или последствия заключаются прямо или косвенно в исключении, [или] ограничении [, или увеличении] ответственности за нарушение какого-либо обязательства перевозчика, исполняющей стороны, грузоотправителя по договору, распоряжающейся стороны или грузополучателя" (A/CN.9/WG.III/WP.21, статья 17.1).

165. На двенадцатой сессии Рабочая группа (Вена, 6-17 октября 2003 года) было, однако, предложено предоставить сторонам соглашений о морских линейных перевозках более значительные возможности для проявления гибкости в вопросе о распределении их прав, обязательств и ответственности, а также предоставить им свободу в отходе от положений проекта конвенции, при определенных обстоятельствах (A/CN.9/WG.III/WP.34, пункты 18-29). Было предложено, чтобы такая свобода в основном предоставлялась в тех случаях, когда один или несколько грузоотправителей и один или несколько перевозчиков заключают соглашения, предусматривающие перевозку минимального объема груза несколькими партиями на судах, используемых для линейных перевозок, за что грузоотправитель или грузоотправители соглашаются уплатить по согласованным ставкам и предоставить минимальный объем груза (A/CN.9/WG.III/WP.34, пункт 29).

166. На этой сессии было выражено согласие с тем, что определенные виды договоров либо вообще не должны охватываться проектом документа, либо должны охватываться лишь на неимперативной, субсидиарной основе. Было сочтено, что к таким договорам будут относиться те, которые на практике заключаются в результате обширных переговоров между грузоотправителями и перевозчиками, в отличие от тех транспортных договоров, которые не требуют – или применительно к которым коммерческая практика не допускает – того же уровня разнообразия условий для учета индивидуальных ситуаций. Последние договоры, как правило, существуют в форме договоров присоединения, в контексте которых сторонам может потребоваться защита на основании императивных норм. Рабочая группа сочла, однако, что вопросы об определении сферы действия принципа свободы договора и о тех видах договоров, применительно к которым этот принцип должен быть признан, требуют дальнейшего рассмотрения (A/CN.9/544, пункты 78-82).

167. Рабочая группа рассмотрела пересмотренное предложение о свободе договора в связи с соглашениями о морских линейных перевозках (A/CN.9/WG.III/WP.42) на своей четырнадцатой сессии (Вена, 29 ноября – 10 декабря 2004 года). На этой сессии Рабочей группе было сообщено о ряде моментов, вызывающих обеспокоенность применительно к свободе договора в связи с соглашениями о морских линейных перевозках. В частности, было высказано мнение о том, что у сторон СМЛП не должно существовать возможности отойти на основании договора от ряда обязательных положений проекта документа. Было также указано, что введение специального режима для СМЛП может создать проблемы, связанные с конкуренцией на рынке. Было также указано на обеспокоенность в вопросе о защите не имеющих сильных переговорных позиций мелких грузоотправителей, которые потенциально могут стать жертвами злоупотреблений со стороны перевозчика в результате

использования СМЛП. В то же время было также указано на то, что в современной отраслевой практике мелкие грузоотправители обычно предпочитают заключать тарифные соглашения, которые не представляют собой договоров перевозки, однако гарантируют не превышение максимального тарифа, не оговаривая при этом объемы перевозок, а не заключают договоры об организации перевозок, при том что привлекательность тарифных соглашений в условиях действия рыночных сил сведет к минимуму любой потенциальный риск злоупотреблений со стороны перевозчиков в рамках предлагаемого режима СМЛП. Включение положений о СМЛП в проект документа получило широкую поддержку при условии учета вышеуказанных и других моментов, вызвавших обеспокоенность (A/CN.9/572, пункты 99-101). На этой сессии Рабочая группа завершила свои обсуждения принятием решения о том, что она не возражает против включения положения о СМЛП в проект документа при условии разъяснения вопросов, касающихся применения проекта документа к договорам об организации перевозок в целом. Далее Рабочая группа постановила уделить особое внимание подготовке определения СМЛП и защите интересов мелких грузоотправителей и третьих сторон, при необходимости еще раз рассмотреть вопрос об изучении тех проектов положений проекта конвенции, если такие положения будут включены, которые должны применяться в обязательном порядке в контексте СМЛП. И наконец, Рабочая группа предложила авторам первоначального предложения о СМЛП провести работу совместно с другими заинтересованными делегациями в целях уточнения определения СМЛП (A/CN.9/572, пункт 104).

168. Рабочая группа возобновила обсуждение вопроса о свободе договора в связи с соглашениями о морских линейных перевозках на своей пятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 18-28 апреля 2005 года). На этой сессии Рабочая группа была проинформирована о результатах консультаций, проведенных в ответ на просьбу, сформулированную на ее четырнадцатой сессии. На этом этапе было выдвинуто предположение о том, что, поскольку соглашение о морских линейных перевозках представляет собой один из видов договоров об организации перевозок, в соответствующие положения в документе A/CN.9/WG.III/WP.44 и в проекты статей 88 и 89 могут быть внесены изменения, направленные на то, чтобы охватить СМЛП подходом, применявшимся в то время в отношении договоров об организации перевозок в связи с вопросами о сфере действия проекта документа. Рабочая группа выразила свое согласие с этим предложением (A/CN.9/576, пункты 12 и 14-16). Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению вопроса о том, каким образом следует учесть опасения, выраженные на ее предыдущей сессии в отношении условий, при которых может быть предусмотрена возможность отхода от положений проекта конвенции. Хотя было высказано мнение о том, что отхода от положений проекта конвенции не следует допускать ни при каких условиях, предложение разрешить отход при определенных обстоятельствах получило поддержку. Рабочая группа в целом согласилась со следующими четырьмя условиями, которые должны быть удовлетворены для разрешения на отход от проекта документа в случае договоров об организации перевозок или в случае отдельных партий груза, перевозимых по таким договорам: а) договор должен быть [взаимно согласован и] заключен в письменной или электронной форме; б) договор должен обязывать перевозчика предоставлять конкретную транспортную услугу; в) положение в договоре об организации перевозок, предусматривающее большие или меньшие

обязанности, права, обязательства и ответственность, должно быть изложено в договоре и не может быть включено путем ссылки на другой документ; и d) договор не может быть [публичным преискурантом цен или услуг перевозчика,] коносаментом, транспортным документом, электронной записью или квитанцией на груз или аналогичным документом, однако такие документы могут быть включены в договор путем ссылки в качестве элементов договора (A/CN.9/576, пункты 17-19). Рабочая группа пришла к рассмотрению вопросов о том, следует ли включить в проект конвенции императивные положения, отход от которых не будет допускаться ни при каких условиях, и – в случае положительного ответа – какие положения должны быть таковыми. В этой связи Рабочая группа постановила, что императивным положением проекта документа, отход от которого допускаться не будет, должно быть обязательство о поддержании мореходного состояния судна (A/CN.9/576, пункты 17-19).

169. В последний раз Рабочая группа рассматривала вопрос о договорах об организации перевозок на своей семнадцатой сессии (Нью-Йорк, 3-13 апреля 2006 года) на основании пересмотренного варианта проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/WP.56) и предложений о внесении поправок, которые были подготовлены в результате проведения неофициальных консультаций (A/CN.9/WG.III/WP.61). На этой сессии было вновь обращено внимание на некоторые моменты, вызывающие обеспокоенность в связи с возможным злоупотреблением договорами об организации перевозок в целях отхода от положений проекта конвенции, особенно в случаях, когда договоры об организации перевозок связаны с крупными объемами грузов. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что подход, допускающий такую широкую свободу договора для отхода от положений императивной конвенции, может быть сочтен непоследовательным, и было высказано мнение о том, что вместо этого было бы предпочтительно перечислить конкретные положения, отход от которых будет допускаться. Другая точка зрения состояла в том, что сочетание пунктов 1 и 5 проекта статьи 95 и определения договоров об организации перевозок в проекте статьи 1 позволяет снять некоторые моменты, ранее вызывавшие обеспокоенность в связи с достаточностью защиты договаривающихся сторон. Было указано на еще один момент, вызвавший обеспокоенность и заключавшийся в том, что хотя в целом определенная свобода договора и является желательной, а договоры об организации перевозок как таковые не обязательно вызывают возражения, проект пункта 1(b), вполне возможно, не обеспечивает достаточного уровня защиты для сторон таких договоров (A/CN.9/594, пункт 155). В общем, однако, в Рабочей группе была выражена решительная поддержка как режиму, предусматриваемому в проекте конвенции в целом для договоров об организации перевозок, так и пересмотренному тексту проекта пункта 95 (1), как он приводится в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61. Было выражено мнение, что рамки договоров об организации перевозок обеспечивают надлежащее равновесие между необходимой коммерческой гибкостью для отхода в определенных ситуациях от положений проекта конвенции и обеспечением в то же время надлежащей защиты для сторон договора (A/CN.9/594, пункт 156). Затем Рабочая группа рассмотрела вопрос о желательности включения в режим договоров об организации перевозок согласно проекту конвенции положения, содержащего перечень абсолютно императивных норм, отход от которых не будет допускаться независимо от любых соглашений, такого как перечень, приведенный в проекте

пункта 95 (4) в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61. По поводу включения такого положения в проект конвенции были высказаны некоторые опасения, поскольку было сочтено, что впоследствии оно может быть использовано для толкования проекта конвенции таким образом, чтобы вновь ввести концепцию непреложных обязательств, использования которой столь тщательно стремились избежать при подготовке проектов положений. Вместе с тем решительную поддержку получило предложение о включении положения с перечислением императивных норм, отход от которых в соответствии с режимом договоров об организации перевозок, предусмотренным в проекте конвенции, не будет допускаться ни при каких обстоятельствах. Было сочтено, что включение такого положения, как проект пункта 95 (4), является важной составной частью общего компромиссного предложения, призванного обеспечить достаточную защиту для договаривающихся сторон в рамках режима договоров об организации перевозок (A/CN.9/594, пункт 160). Что касается вопроса о том, какие положения следует включить в такой перечень, то было выражено согласие с тем, что все ссылки, содержащиеся в проекте пункта 95 (4) в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, следует сохранить в тексте (A/CN.9/594, пункт 161).

170. С учетом вышеизложенного было указано, что текст, содержащийся в проекте статьи 89, является результатом тщательно сбалансированного компромисса, который был выработан в ходе интенсивных переговоров на ряде сессий Рабочей группы. В некоторых выступлениях прозвучало понимание той обеспокоенности, которая была выражена в связи с режимом свободы договора согласно проекту конвенции. В то же время в рамках Рабочей группы возобладало мнение о том, что нынешний текст проекта статьи 89 отражает наилучший возможный консенсус в отношении решения, позволяющего урегулировать эти вызвавшие обеспокоенность моменты таким образом, который сохраняет практически и коммерчески значимую роль принципа автономии сторон в контексте договоров об организации перевозок. В рамках Рабочей группы было выражено широкое согласие с тем, что ей вряд ли удастся добиться настолько же удовлетворительного консенсуса в пользу другого решения, и к Рабочей группе был обращен настоятельный призыв отказаться от любых подобных попыток на столь продвинутом этапе обсуждений.

171. Было также отмечено, что ряд делегаций, которые в настоящее время выступают против пересмотра проекта статьи 89, ранее разделяли обеспокоенность по некоторым из вышеуказанных моментов и первоначально склонялись к установлению более жесткого режима применительно к свободе договора. Хотя эти делегации и не рассматривают проект статьи 89 как идеальное решение во всех отношениях, было указано, что наиболее важный вопрос, вызывавший у них обеспокоенность, а именно вопрос о защите третьих сторон, удовлетворительно решается положениями пункта 5 этого проекта статьи. Кроме того, было указано, что использование слов "серия партий" в определении договора об организации перевозок в пункте 2 проекта статьи 1 обеспечивает дополнительную защиту от риска одностороннего навязывания стандартных оговорок, предусматривающих отход от проекта конвенции, поскольку единоразовые или отдельные партии груза не будут охватываться определением "договора об организации перевозок" согласно проекту конвенции.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 89*

172. После обширного обсуждения различных высказанных мнений Рабочая группа отклонила предложение возобновить обсуждение ранее согласованного компромиссного решения и одобрила текст проекта статьи 89, который был ранее принят в апреле 2006 года (см. A/CN.9/594, пункты 154-170).

**Проект статьи 90. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов**

173. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она в последний раз рассматривала проект статьи 90 о специальных правилах в отношении живых животных и некоторых других грузов на своей семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 171-172). Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта статьи 90, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81.

**Вводная формулировка и подпункт (а)**

174. Рабочая группа согласилась с тем, что вводная формулировка и подпункт (а) следует одобрить в существующем виде, принимая во внимание, что, возможно, потребуются внести изменения в текст после повторного рассмотрения Рабочей группой определений понятий "исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона".

**Подпункт (b)**

175. Рабочая группа приняла к сведению предложение, изложенное в документе A/CN.9/WG.III/ WP.90 о том, что в целях предупреждения якобы имеющих место злоупотреблений, при которых контейнеры или дорожные транспортные средства считаются "нестандартными грузами", с тем чтобы рассматривать такие контейнеры или дорожные транспортные средства в качестве отдельной единицы с целью ограничения ответственности, следует добавить в конце этого подпункта предложение следующего содержания: "Контейнеры или дорожные транспортные средства, перевозка которых осуществляется судном, полностью или частично оборудованным для осуществления таких перевозок, не могут рассматриваться как "нестандартные коммерческие грузы"". Было высказано мнение о том, что такая формулировка не является необходимой, поскольку подобные оговорки обычно включаются при осуществлении морских перевозок на небольшие расстояния, например при паромных перевозках, в отношении которых перевозчики обычно выдают морские накладные, а не коносаменты, что предполагает применение Гаагских и Гаагско-Висбийских правил. Тем не менее было указано, что, как ожидается, применимый в таком случае договор перевозки будет регулироваться проектом конвенции, положения которой будут исключать возможность подобных злоупотреблений.

176. Рабочая группа пришла к соглашению о том, что проект подпункта (b) следует одобрить в существующем виде.

## **Ответственность за задержку в сдаче груза**

177. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала вопрос об ответственности за задержку в сдаче груза согласно проекту конвенции в контексте обсуждения ответственности грузоотправителя по договору за задержку, которая, в свою очередь, в последний раз рассматривалась на ее восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/616, пункты 83-113). Было также напомнено о двух предложениях в отношении ответственности за задержку, которые были представлены на рассмотрение Рабочей группы: предложение относительно задержки, подготовленное в свете рассмотрения этой темы на восемнадцатой сессии (A/CN.9/WG.III/WP.85), и предложение об ответственности за задержку со стороны перевозчика и грузоотправителя по договору (A/CN.9/WG.III/WP.91). Рабочая группа перешла к рассмотрению различных касающихся задержки положений, которые содержатся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

### **Общее введение**

178. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она обсуждала тему ответственности за задержку в сдаче груза в течение ряда сессий и что эта тема вызывает особую обеспокоенность при ее рассмотрении как со стороны грузоотправителей по договору, так и перевозчиков. С учетом тщательности ранее проведенных обсуждений этой темы было сочтено, что проведение полного обзора возникающих в этой связи вопросов, а также затрагиваемых интересов перевозчика и грузоотправителя по договору является излишним и что обсуждение следует продолжить на основе различных предложений, которые были представлены Рабочей группе. Было разъяснено, что предложение, содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.85, является письменным изложением устного предложения, которое было внесено в ходе восемнадцатой сессии Рабочей группы (A/CN.9/616, пункты 101-113) и которое, как было напомнено, представляло собой попытку Рабочей группы сохранить в проекте конвенции положения об ответственности со стороны как перевозчика, так и грузоотправителя по договору и отыскать надлежащий уровень ограничения для ответственности за задержку со стороны грузоотправителя по договору. С учетом этого было указано, что это предложение представляет собой компромисс, состоящий из трех элементов: разъяснение проекта статьи 18 в том, что перевозчик не несет ответственности за любую потерю или повреждение в той мере, в которой они могут быть отнесены на счет других грузоотправителей по договору; ограничение ответственности грузоотправителя по договору за чисто экономические потери, причиненные задержкой, суммой, указанной в тексте в квадратных скобках; и общее правило о причинно-следственной связи, которое следует изложить в проекте статьи 22.

179. Внимание Рабочей группы было обращено на тот факт, что при обсуждении вопроса о причиненных задержкой убытках рассматривались только чисто экономические потери, обусловленные задержкой, поскольку физическое повреждение товаров по этой же причине будет охватываться содержащимися в проекте конвенции положениями об ответственности за утрату или повреждение груза. Далее было указано, что проведенное исследование этого вопроса выявило наличие лишь немногочисленных зарегистрированных дел, причем ни

одно из них не было успешным, в тех правовых системах, в которых разрешается возмещение убытков за задержку. Хотя в отношении причины выявления столь незначительного числа дел, связанных с данными вопросами, были высказаны определенные сомнения, было выражено мнение о том, что результаты исследования позволяют предположить отсутствие коммерческой необходимости в положениях о задержке, и было указано, что в любом случае эти положения должны носить факультативный характер. В поддержку мнения о том, что ответственность за задержку не должна являться императивной, были приведены более конкретные аргументы, изложенные в документе A/CN.9/WG.III/ WP.91. Хотя и было указано, что исключение положений о задержке со стороны как грузоотправителя по договору, так и перевозчика представляет собой наилучшее решение в свете коммерческих реалий и очевидных трудностей в отыскании приемлемого способа ограничения ответственности грузоотправителя по договору за убытки, причиненные задержкой, в документе A/CN.9/WG.III/ WP.91 приводится альтернативное предложение придать правилам об ответственности за задержку со стороны и грузоотправителя по договору, и перевозчика факультативный характер или обусловить их принципом свободы договора. В то же время были высказаны опасения в связи с тем, что использование такого подхода просто приведет к тому, что перевозчики будут включать в транспортный документ стандартную формулировку, исключающую их ответственность за любые убытки, причиненные задержкой.

### **Обсуждение**

180. Рабочая группа была проинформирована о том, что рабочая предпосылка для компромиссного решения вопроса о задержке, которая была предложена в ходе ее восемнадцатой сессии и отражена в документе A/CN.9/WG.III/ WP.85, не получила достаточной поддержки в ходе дальнейших официальных и неофициальных обсуждений и что существует опасность того, что эта предпосылка окажется неработающей. В свете этой возможности был внесен ряд других предложений относительно наилучшего пути урегулирования вопроса об ответственности за задержку в проекте конвенции. Эти предложения могут быть кратко изложены следующим образом:

а) все ссылки на ответственность за задержку со стороны грузоотправителя по договору и со стороны перевозчика следует исключить из текста проекта конвенции, в результате чего решение этих вопросов будет оставлено на усмотрение национального права;

б) более проработанное предложение, состоящее из трех элементов: во-первых, ответственность за задержку со стороны грузоотправителя по договору следует исключить в результате невозможности отыскать адекватные средства для ограничения такой ответственности; во-вторых, текст проекта статьи 21 о задержке следует ограничить вступительными словами ("Задержка в сдаче груза имеет место, если груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения срока, прямо определенного соглашением"), а оставшуюся часть этой статьи следует исключить; в-третьих, проекту статьи 63 следует придать императивный характер путем исключения приведенных в квадратных скобках слов "если только не согласовано иное";

с) ограничение ответственности за экономические потери, причиненные задержкой, следует обусловить свободой договора с помощью сохранения текста в квадратных скобках в проекте статьи 63 и исключения квадратных скобок;

d) ответственности за задержку следует придать факультативный характер или оговорить ее свободой договора как в отношении перевозчика, так и в отношении грузоотправителя по договору;

e) в дополнение к предложению, изложенному в документе A/CN.9/WG.III/WP.85, следует включить текст, касающийся возможности возмещения убытков, как это предлагалось в ходе восемнадцатой сессии Рабочей группы (см. A/CN.9/616, пункт 107);

f) ответственность грузоотправителя по договору за задержку следует исключить из проекта конвенции, а ответственность перевозчика за задержку следует сохранить только для случаев, когда грузоотправитель по договору ясно указал перевозчику на свою заинтересованность в своевременной доставке груза;

g) ответственности за задержку следует придать императивный характер в отношении перевозчика, но установить более гибкий режим в отношении грузоотправителей по договору;

h) режим как для перевозчика, так и для грузоотправителя по договору должен быть одинаковым в отношении ответственности за убытки, причиненные задержкой;

i) следует включить положение, ясно устанавливающее, что компенсация за экономические потери, которые не связаны с каким-либо физическим ущербом, исключается из проекта конвенции в случае как грузоотправителя по договору, так и перевозчика;

j) ответственности за задержки следует придать императивный характер как в отношении грузоотправителя по договору, так и перевозчика; и

k) следует использовать тот же подход к задержке, что и подход, принятый в Гамбургских правилах, включая уровень ограничения, в два с половиной раза кратный фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз.

181. Рабочая группа выслушала ряд мнений по вопросу о том, какое из предложений, изложенных в предыдущем пункте, является предпочтительным, а какие могут рассматриваться в качестве предпочтений второй и третьей очереди. В ходе этого обсуждения, хотя очевидного консенсуса в отношении какого-либо из подходов, изложенных выше, первоначально в Рабочей группе не сформировалось, было указано на ряд твердых позиций, которые получили поддержку в Рабочей группе. Эти позиции можно кратко охарактеризовать следующим образом:

a) как представляется, наблюдается общее согласие с тем, что компромиссное решение, изложенное в документе A/CN.9/WG.III/WP.85, не получит поддержки в Рабочей группе;

b) была выражена решительная поддержка сохранению ответственности за убытки, причиненные задержкой со стороны перевозчика;

c) поддержку получило мнение о том, что ответственность за задержку со стороны перевозчика должна носить императивный характер; и

d) наблюдалась большая степень гибкости в вопросе о необходимости включения ответственности за убытки, причиненные задержкой со стороны грузоотправителя по договору, особенно с учетом представленной Рабочей группе информации относительно тех возникающих трудностей и расходов, которые связаны с приобретением грузоотправителями по договору страхования на случай чисто экономических потерь.

182. В свете высказанных решительных мнений Рабочая группа попыталась достичь компромисса по данному вопросу путем концентрации внимания на первых двух альтернативных подходах, изложенных в пункте 180 выше. Было указано, что одно из преимуществ исключения из проекта конвенции ответственности за задержку как применительно к грузоотправителю по договору, так и перевозчику заключается в создании более значительных возможностей для проявления гибкости в тех правовых системах, в которых действуют специальные правила, касающиеся задержки со стороны перевозчика. Кроме того, было высказано мнение, что решение, при котором в проекте конвенции будет отсутствовать правило об ответственности за задержку, является предпочтительным по сравнению с выработкой такого правила, которое будет недостаточным или будет наносить ущерб применению императивных норм внутреннего права. Противоположная точка зрения состояла в том, что предложение, содержащее три элемента, позволит по крайней мере обеспечить определенный уровень согласования в отношении правил о задержке, а не оставлять решение всего этого вопроса на усмотрение национального права. Кроме того, компромиссное решение, ограничивающее концепцию задержки неспособностью сдать груз в течение согласованного срока доставки, будет хорошо увязываться с коммерческим подходом, который настоятельно рекомендовалось применить к проблеме ответственности за задержку.

183. Хотя, как представляется, сформировалось общее предпочтение в пользу состоящего из трех элементов предложения, описанного в пункте 180 (b) выше, в Рабочей группе прозвучали противоположные мнения относительно желательности исключения из проекта статьи 21 оговорки, содержащей ссылку на срок, в течение которого было бы разумно ожидать от осмотрительного перевозчика сдачи груза с учетом условий договора, обычаев, практики и обыкновений в соответствующей отрасли и конкретных обстоятельств рейса. Сохранению данной формулировки была выражена решительная поддержка, поскольку она, как было указано, является ключевым элементом данного проекта статьи и представляет собой важную гарантию защиты грузоотправителей по договору от неразумных задержек со стороны перевозчиков. Было указано, что грузоотправители по договору должны не только иметь право на возмещение причиненных задержкой убытков в случае, когда перевозчики не сдают груз к прямо оговоренной дате, но и заслуживают такой же защиты, когда они полагаются на рекламные объявления и расписания линейных перевозок, публикуемые перевозчиками. В то же время решительная поддержка была выражена также и исключению соответствующей формулировки, которая, как было указано, отражает туманную и трудную для применения концепцию, способную увеличить риск возникновения судебных споров.

184. Рабочей группе было предложено рассмотреть на данном этапе исправленный вариант состоящего из трех элементов подхода, изложенного в пункте 180 (b) выше. Рабочей группе было напомнено о том, что наиболее предпочтительным вариантом для ряда делегаций является включение в проект конвенции императивных положений об ответственности со стороны перевозчика, при том что если этого сделано не будет, они предпочтут исключение всех ссылок на ответственность за задержку из текста проекта конвенции, что оставит урегулирование соответствующих вопросов на усмотрение национального законодательства. В то же время сторонники этого решения готовы согласиться с состоящим из трех элементов подходом, изложенным в пункте 180 (b) выше, при условии исключения слова "прямо" из описания задержки, приведенного в проекте статьи 21. Было указано, что это изменение облегчит для многих членов Рабочей группы решение об исключении второй части данного проекта положения, а для лиц, заинтересованных в грузе, облегчит бремя доказывания в том, что касается согласия о сроке сдачи груза. Тем не менее другие члены Рабочей группы придерживались мнения о том, что исключение слова "прямо" не изменит существенно это положение. В духе компромисса Рабочая группа приветствовала данное предложение и поддержала исправленный на его основе подход, состоящий из трех элементов.

#### **Проект статьи 26. Перевозка до или после морской перевозки**

185. Рабочая группа была проинформирована, что в последний раз проект статьи 26 рассматривался на ее восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/616, пункты 216-228). Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта статьи 26 о перевозке до или после морской перевозки, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

186. Что касается проекта статьи 26 в целом, то внимание Рабочей группы было вновь обращено на предложение о сведении в один текст проектов статей 26, 64 (2) и бывшего проекта статьи 89, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 (см. A/CN.9/WG.III/WP.89). Было высказано мнение, что тесная связь между этими проектами положений с точки зрения регулирования взаимодействия проекта конвенции с другими конвенциями делает целесообразным свести их в единое положение, которое будет более ясным и более удобным для чтения. Вместе с тем Рабочая группа предпочла по-прежнему рассматривать эти положения отдельно и не поддержала это предложение.

#### **Пункт 1**

*"[или внутреннего права]"*

187. Определенная поддержка была выражена в отношении сохранения в проекте пункта 1 заключенного в квадратные скобки выражения "или внутреннего права". В этой связи было отмечено, что договор перевозки в соответствии с режимом "море плюс", который предусмотрен согласно проекту конвенции, может включать весьма протяженный наземный этап перевозки и сравнительно короткий морской этап. В этом контексте было указано, что ссылка на внутреннее право в проекте статьи 26 является необходимой в некоторых правовых системах для сохранения императивных норм внутреннего права, применимых в отношении наземных перевозок. В качестве дополнительной

поддержки сохранения ссылок на внутреннее право в проекте пункта 1 было высказано мнение, что благодаря этой ссылке неморские исполняющие стороны будут иметь большую уверенность в том, что на них не распространяется режим ответственности, предусмотренный проектом конвенции. Кроме того, в ответ на мнения о том, что включение ссылки на императивные нормы внутреннего права представляет собой слишком серьезное отступление от преследуемой проектом конвенции цели единообразия, было указано, что включение в пункт 1 "международных документов" уже предусматривает возможное включение региональных международных соглашений, которые могут заключаться в форме простого обмена нотами между двумя государствами.

188. Вместе с тем было активно поддержано предложение об исключении выражения "или внутреннего права", которое в настоящее время в проекте пункта 1 заключено в квадратные скобки. Несмотря на понимание мнений тех, кто высказывался за решение проблемы, описанное в предыдущем пункте, было отмечено, что сохранение ссылок на внутреннее право представляет собой серьезное отступление от того баланса, который уже был достигнут в отношении сетевого подхода, отраженного в пункте 1 статьи 26. Было далее отмечено, что существует понимание того, что при формулировании основы сетевой системы добиться полного единообразия не представляется возможным ввиду того, что в некоторых ограниченных случаях приходится учитывать действия других касающихся одного вида перевозки конвенций, таких как Конвенция о договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) и Унифицированные правила, касающиеся договора о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КМЖП). Вместе с тем было отмечено, что расширение сферы этих узких изъятий с тем, чтобы она охватывала все императивные нормы внутреннего права, нанесет ущерб полезности всего положения и окажет существенное отрицательное воздействие на единообразие и предсказуемость проекта конвенции в целом. Кроме того, была высказана мысль, что включение в пункт 1 статьи 26 ссылки на внутреннее право сделает невозможным применение проекта статьи 4 ("Гималайской оговорки") для защиты исполняющих сторон. Другая проблема, связанная с включением ссылки на внутреннее право, заключается, как было отмечено, в том, что такое включение создает неопределенность как для грузоотправителей по договору, так и для перевозчиков в том, что касается определения режима ответственности, который будет регулировать их деятельность.

#### *Компромиссное предложение*

189. С учетом того, что в Рабочей группе были высказаны мнения как за сохранение, так и за исключение выражения "или внутреннего права", было внесено компромиссное предложение. Это предложение заключается в предоставлении договаривающимся государствам, желающим применять свое внутреннее императивное право в отношении потери или повреждения груза при наземной перевозке, возможности сделать это при помощи заявлений, предусмотренных в соответствии с проектом статьи 94. Предполагается, что договаривающимся государствам следует конкретно определить, какое внутреннее право будет применяться в отношении этих случаев. Такое заявление повлечет за собой возможность для судов данного государства применять внутреннее право в отношении случаев повреждения грузов при наземной перевозке на территории этого государства. Вместе с тем суды других

государств, помимо государства, сделавшего заявление, не будут связаны этим заявлением и будут применять текст проекта конвенции согласно предусмотренным им условиям без учета императивных норм внутреннего права. Кроме того, было разъяснено, что суды государства, сделавшего заявление, будут иметь возможность применять только свое внутреннее материальное право в отношении повреждения груза, имевшего место на территории этого государства, и что заявление не служит основанием для какого-либо подразумеваемого экстратерриториального действия внутреннего права в случаях потери или повреждения груза при наземной перевозке за пределами этого государства.

190. Несмотря на выраженные в Рабочей группе твердые мнения относительно как сохранения, так и исключения ссылок на внутреннее право, компромиссное предложение получило широкую поддержку. Хотя упоминание в проекте статьи 26 внутреннего права, даже в форме заявления, а не отсылки в самом тексте, является, как было указано, отступлением от единообразия проекта конвенции, тем не менее было отмечено, что уточнение по крайней мере некоторых внутренних правовых норм конкретными странами, делающими соответствующие заявления, обеспечит большую степень единообразия и предсказуемости, чем включение в текст ссылки на внутреннее право всех договаривающихся государств. Кроме того, такой подход позволяет учесть потребности определенных государств, имеющих императивные внутренние нормы, регулирующие наземные перевозки на их территории. Внимание Рабочей группы было вновь обращено на то, что такой подход рекомендовался в документе A/CN.9/WG.III/ WP.23. С учетом того, что формулирование надлежащего подхода к порядку подачи заявления носит технический характер, Рабочая группа решила не рассматривать конкретные соответствующие предложения на нынешнем этапе и просила Секретариат представить проект формулировки в надлежащее время. Рабочая группа приняла к сведению мнение, согласно которому в случае, если Рабочая группа в качестве компромиссного решения примет заявительный подход, то частью такого решения должно быть исключение выражения "или внутреннего права" в проекте статьи 62(2) о нелокализованном повреждении груза, если в тексте будет сохранен заключенный в квадратные скобки проект статьи 62 (2).

*Вариант А или В*

191. Хотя в Рабочей группе были высказаны мнения в пользу сохранения варианта А подпункта 1(a), более активную поддержку получил вариант В как более четкий и более удобный для точного толкования. Было далее отмечено, что текст варианта В является предпочтительным, поскольку он обеспечивает действие проекта конвенции независимо от сферы действия положений других транспортных конвенций. Было выражено мнение, что вариант А является менее желательным, поскольку он был сформулирован главным образом как положение о коллизии конвенций, которое опирается на толкование положений о сфере действия других транспортных конвенций.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 1*

192. Рабочая группа решила, что:

- из пункта 1 следует исключить все ссылки на выражение "[или внутреннего права]";
- Секретариату следует сформулировать положение о заявлении, позволяющее договаривающемуся государству включать в проект статьи 26(1) императивные положения своего внутреннего права при условии, что: 1) государство конкретно указало на это в соответствующем заявлении, сделанном в соответствии с проектом статьи 94; 2) внутреннее право государства, делающего заявление, применяется к конкретной потере или конкретному повреждению груза; и 3) повреждение груза происходит на территории государства, делающего заявление; и
- следует сохранить вариант В проекта подпункта 1(а) и исключить вариант А.

**Пункт 2**

193. Было отмечено, что в проекте пункта 2 статьи 26 содержится ссылка на проект статьи 62(2), в связи с чем было предложено отложить обсуждение проекта статьи 26(2) до рассмотрения Рабочей группой проекта статьи 62(2). Это предложение было одобрено Рабочей группой с учетом взаимосвязи между проектом статьи 26 о локализованном повреждении груза и проектом статьи 62(2) о нелокализованном повреждении груза. Вместе с тем было также высказано мнение, что, учитывая общую связь между проектами статей 26 и 62(2) относительно сферы действия проекта конвенции, проект статьи 62(2) нельзя рассматривать до принятия решения о пределе ответственности в проекте статьи 62(1).

**Пункт 2 проекта статьи 62(2) о пределах ответственности**

194. Рабочая группа продолжила рассмотрение текста пункта 2 проекта статьи 62, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

195. Было активно поддержано предложение об исключении всего проекта пункта 2. Было высказано мнение, что данное положение является двусмысленным и что ему нет места в конвенции, основанной на режиме "море плюс". В поддержку этого мнения был приведен довод, что основным содержанием этого положения является нелокализованное повреждение груза. Поскольку в силу определения этап перевозки, на котором произошло повреждение, будет неизвестен, только перевозчик по договору, а не исполняющая сторона, может нести ответственность за это повреждение. Было отмечено, что положение, подобное проекту пункта 2, подрывает саму цель принятия международной конвенции. В этой связи было высказано мнение, что хотя предел ответственности перевозчика и не был установлен, исходя из предыдущих обсуждений (см. A/CN.9/616, пункты 162-174) можно предположить, что в большинстве случаев этот предел будет достаточным для покрытия повреждения любому, даже весьма дорогостоящему грузу, если принять во внимание размер предела ответственности в расчете на одно грузовое место. Единственным результатом положения пункта 2 будет, как было отмечено,

отказ от применения в проекте конвенции пределов ответственности в расчете на грузовое место путем их замены меньшим пределом ответственности в расчете на килограмм груза в соответствии с другими транспортными конвенциями, такими как КДПГ или КМЖП. Кроме того, было отмечено, что, поскольку лишь перевозчик по договору будет нести ответственность за нелокализованное повреждение груза, предложенный в пункте 2 подход не имеет логического объяснения.

196. Помимо аргументов, высказанных в пользу установления в проекте конвенции размеров возмещения в расчете на одно грузовое место (оба обсуждавшиеся мнения см. в целом A/CN.9/616, пункты 162-174) и предложения об исключении в связи с этим пункта 2, были указаны проблемы, касающиеся сферы действия данного проекта положения. В частности, было отмечено, что нельзя утверждать о факте повреждения груза на двух этапах перевозки, как, например, невозможно определить, следует ли применять проект пункта 2 в случае перевозки скоропортящегося груза в контейнере без надлежащего охлаждения. Было также отмечено, что часто трудно определить, какой режим перевозки предусматривает более высокий предел ответственности, поскольку это решение будет связано с сопоставлением пределов ответственности в расчете на грузовое место и в расчете на килограмм груза. При этом, как было указано, для груза весом менее 82 килограммов за грузовое место размер предела ответственности за грузовое место в проекте конвенции будет всегда предусматривать более высокий предел ответственности. Были указаны другие проблемы, связанные с предполагаемой сферой действия проекта пункта 2, в частности проблема, касающаяся определения того, не был ли нарушен предел ответственности, проблема повышения общего уровня неопределенности, а также необходимость рассмотрения в суде спора, которое, как было отмечено, влечет за собой применение пункта 2. Было также высказано мнение о том, что проект пункта 2 не соответствует режиму бремени ответственности в соответствии с проектом статьи 26.

197. В ответ была также выражена значительная поддержка в отношении сохранения текста проекта пункта 2, по крайней мере в квадратных скобках, до принятия Рабочей группой решения об определении в проекте пункта 1 предела ответственности. Было отмечено, что низкий размер предела ответственности, предусмотренный Гаагско-Висбийскими правилами, можно считать достаточным в случае, например, перевозки тяжелого машинного оборудования, когда применение более высоких пределов ответственности за килограмм груза, предусмотренного в других транспортных конвенциях, будет более выгодным, чем установление предела ответственности в расчете на грузовое место.

198. Были также высказаны мнения в отношении тех аспектов, которые следует отразить в тексте в случае его сохранения. Среди мнений, в которых выражалась поддержка сохранению текста проекта пункта 2, по крайней мере в квадратных скобках, предпочтение отдавалось варианту А проекта положения как более четко сформулированному. Что касается выражения "[или внутреннего права]", то была выражена поддержка как в отношении его сохранения, так и в отношении его исключения.

199. Кроме того, в Рабочей группе было поддержано мнение о том, что, несмотря на доводы за и против сохранения проекта пункта 2, наиболее ясным решением проблемы будет определение в пункте 1 проекта статьи 62

приемлемого предела ответственности, применимого в случае нелокализованного повреждения груза. С учетом такой ситуации в Рабочей группе было поддержано мнение о возможности исключения проекта пункта 2. В связи с этим мнением было внесено предложение о сохранении проекта пункта 2 в квадратных скобках до принятия решения в отношении пункта 1 проекта статьи 62. Вместе с тем внимание Рабочей группы было вновь обращено на тот факт, что по ряду причин компромисс, достигнутый в отношении исключения выражения "или внутреннего права" в проекте статьи 26(1), тесно связан с исключением проекта статьи 62(2), особенно с исключением выражений "или внутреннего права", поэтому было предложено также заключить проект статьи 26(1) в квадратные скобки до принятия решения об исключении проекта статьи 62(2).

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 2 проекта статьи 62*

200. Рабочая группа отметила, что в значительной степени преобладает мнение в отношении исключения проекта статьи 62(2), однако решила сохранить текст в квадратных скобках, так как он воспроизводится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81.

*Пункт 3 проекта статьи 26*

201. Рабочая группа рассмотрела далее текст пункта 3 проекта статьи 26, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81. Было отмечено, что целью проекта пункта 3 является разъяснение того, что отступления от проекта статьи 26 недопустимы иначе как по выбору права и что невзирая на пункт 1 проекта статьи 26 обычные нормы ответственности проекта конвенции будут продолжать применяться. Несмотря на некоторые сомнения в отношении необходимости включения положения, подобного положению пункта 3, была выражена поддержка в отношении той дополнительной ясности, которую оно придает применению в проекте конвенции общих норм ответственности.

*"морская исполняющая сторона"*

202. Был задан вопрос в отношении необходимости ссылки на морскую исполняющую сторону в тексте проекта пункта 3, поскольку, учитывая, что проект статьи 26 посвящен главным образом договору перевозки, можно было бы ограничиться ссылкой на перевозчика. Вместе с тем в отношении этого мнения были высказаны определенные сомнения и было решено, что обеспокоенность в отношении включения в текст морской исполняющей стороны следует принять к сведению.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 3*

203. Рабочая группа решила, что:

- квадратные скобки, в которые заключен текст проекта пункта 3, следует исключить, а текст положения сохранить;
- Секретариату следует изучить необходимость ссылки в проекте пункта на морскую исполняющую сторону и в надлежащее время представить Рабочей группе соответствующие предложения.

**Проект статьи 84. Международные конвенции, регулирующие воздушную перевозку грузов**

204. В порядке обсуждения вопросов, касающихся связи проекта конвенции с другими транспортными конвенциями, как это определено сферой действия проекта статьи 26, Рабочая группа рассмотрела далее положение, которое было добавлено в текст проекта конвенции после последнего рассмотрения этих вопросов на ее восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/616, пункты 216-235). Было отмечено, что на указанной сессии Рабочая группа просила представить предложение о включении в проект конвенции положения, позволяющего избежать коллизии с Монреальской конвенцией (см. A/CN.9/616, пункты 225 и 234-235). Ответом на эту просьбу призван служить проект статьи 84, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

205. Поскольку некоторые конвенции, например КДПГ, также содержат определенные положения, касающиеся смешанных перевозок, был задан вопрос, следует ли упоминать в положении, помимо Монреальской и Варшавской конвенций, другие посвященные одному виду перевозки транспортные конвенции для избежания коллизий с этими конвенциями. В ответ было отмечено, что Рабочая группа рассмотрела этот вопрос на своей восемнадцатой сессии и решила включить в проект конвенции текст, подобный тексту в проекте статьи 84 только в отношении Монреальской и Варшавской конвенций, которые в отличие от всех других конвенций охватывают смешанные перевозки в такой степени, что коллизии между ними и проектом конвенции неизбежны. Было поддержано предложение о сохранении проекта статьи 84, как он воспроизведен в тексте.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 84*

206. Рабочая группа решила, что проект статьи 84 следует утвердить в изложенной редакции.

**Глава 8 – Обязательства грузоотправителя по договору перед перевозчиком****Проект статьи 27. Сдача груза к перевозке**

207. Рабочая группа была проинформирована о том, что в последний раз проект статьи 27 о сдаче груза к перевозке рассматривался на ее шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункты 109-120). Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта статьи 27, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Пункт 1**

208. Рабочая группа согласилась, что проект пункта 1 следует утвердить в изложенной редакции.

**Пункт 2**

209. Несмотря на определенную поддержку предложения об исключении данного пункта, в Рабочей группе было достигнуто общее согласие в отношении

сохранения пункта 2 в тексте проекта конвенции и исключения квадратных скобок, в которые он был заключен.

210. Было отмечено, что в проекте статьи 14(2) делается ссылка на стороны, иные чем грузоотправитель, такие, как лицо, упомянутое в статье 34, контролирующая сторона и грузополучатель, в связи с чем было предложено предусмотреть в пункте 2 обязательство этих сторон надлежащим образом и тщательно выполнять такие обязанности, если они выполняются. В любом случае было отмечено, что все обязанности, перечисленные в пункте 2, будут вряд ли выполняться грузоотправителем, например разгрузка, в связи с чем было предложено согласовать формулировки проектов статьи 14(2) и пункта 2. В качестве варианта согласования было предложено включить выражение приблизительно следующего содержания: "обязанности, которые грузоотправитель выполняет или поручает выполнить". Было далее отмечено, что проект статьи 34(1) об ответственности грузоотправителя за других лиц также неясен, что усугубляет проблему. В этой связи было предложено оставить пункт 2 неизменным, если проект статьи 34(1) включает ответственность грузоотправителя за грузополучателя и контролирующую сторону, и включить в проект пункта 2 эти стороны, если проект статьи 34(1) их не включает. Была выражена поддержка как этого мнения, так и мнения, что проект положения должен оставаться в изложенной редакции и должен ограничиваться обязательствами грузоотправителя, поскольку в проекте статьи 14(2) делается ссылка на соглашение между грузоотправителем и перевозчиком о выполнении этих обязанностей лицом, иным чем перевозчик, в связи с чем любая ответственность, которая может возникнуть при выполнении этих обязанностей, должна правомерно ложиться на грузоотправителя.

211. Было выражено мнение, что формулировка проекта пункта 2 является неточной в том, что не все перечисленные в нем обязанности должны выполняться грузоотправителем надлежащим образом и тщательно, а только те из них, которые согласованы в соответствии с проектом статьи 14(2). Было предложено уточнить перечень обязанностей путем включения выражения "как это согласовано по договору" или "в соответствии с этим соглашением". Это предложение было поддержано, хотя были высказаны и другие мнения о том, что использование союза "или" указывает на цель данного проекта положения достаточно ясно без какого-либо дополнительного текста.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 2*

212. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- текст проекта пункта 2 в проекте конвенции следует сохранить в изложенной редакции и исключить квадратные скобки;
- следует рассмотреть вопрос о необходимости согласования текста проекта пункта 2 с текстом проектов статей 14(2) и 34(1), особенно в том, что касается включения грузополучателя и контролирующей стороны; и
- текст проекта пункта 2 следует уточнить путем включения такого выражения, как "как это согласовано по договору".

**Пункт 3**

213. Рабочая группа согласилась, что проект пункта 3 следует утвердить в изложенной редакции.

**Проект статьи 28. Обязательство грузоотправителя по договору и перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций**

214. Рабочая группа была проинформирована, что в последний раз предыдущий текст, который лежит в основе проекта статьи 28 об обязательстве грузоотправителя по договору и перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций, рассматривался на ее семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 175-186). Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта статьи 28, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

215. Было отмечено, что название проекта статьи, которая по существу касается взаимодействия между перевозчиком и грузоотправителем, весьма напоминает название проекта статьи 29, который касается обязательств грузоотправителя, в связи с чем было предложено рассмотреть возможность изменения названия проекта статьи 28 во избежание возможной путаницы и определить ее статус как нечто менее жесткое, чем обязательство грузоотправителя. Рабочая группа утвердила содержание проекта статьи 28.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 28*

216. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- текст проекта статьи 28 утвердить с внесением в название любых необходимых изменений.

**Проект статьи 29. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов**

217. Рабочая группа была проинформирована о том, что в последний раз предшествующий текст, который положен в основу статьи 29 об обязательстве грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов, рассматривался на ее семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 187-194). Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта статьи 29, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Пункт 1**

218. В отношении сноски 97 к документу A/CN.9/WG.III/WP.81 было предложено исключить слово "разумно", которое предшествует слову "необходимы" в вводной части проекта пункта 1, поскольку его можно считать излишним. Кроме того, было выражено мнение, что обязательство в отношении предоставления информации, инструкций и документов является важным обязательством грузоотправителя, которое никоим образом не следует уточнять. Вместе с тем Рабочая группа согласилась, что проект пункта следует утвердить в изложенной редакции.

**Пункт 2**

219. Рабочая группа согласилась, что проект пункта следует утвердить в изложенной редакции.

**Проект статьи 30. Основания ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком****Пункт 1**

220. Рабочая группа была проинформирована о том, что в последний раз основания ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком рассматривались на ее семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 199-207) и ранее на ее шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункты 136-153).

221. Внимание Рабочей группы было также обращено на принятое ею решение о том, что ответственность за нарушение обязательств грузоотправителя по договору должна в целом основываться на наличии вины при обычном бремени доказывания (см. A/CN.9/591, пункт 138). Таким образом, если перевозчик доказал, что утрата или повреждение были причинены в результате нарушений обязательств или небрежности со стороны грузоотправителя по договору, то грузоотправитель по договору может стремиться доказать, что данная утрата или повреждение груза не возникли по его вине.

*Вариант А или В*

222. Было отмечено, что вариант А прямо возлагает бремя доказывания на перевозчика, с тем чтобы показать, что потеря или повреждение были причинены грузом или нарушением обязательств грузоотправителя по договору, предусмотренных статьями 27 и подпунктами 1 (а) и (b) статьи 29. В отличие от этого в варианте В основной акцент делается на ответственность грузоотправителя по договору за потерю, повреждение или задержку, причиненные по вине грузоотправителя по договору. Было также отмечено, что применение второго предложения текста, которое полностью или частично освобождает грузоотправителя по договору от ответственности, если он докажет, что причина или одна из причин не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34, предполагается независимо от того, какой из двух вариантов будет в конечном итоге выбран.

223. Вариант А получил определенную поддержку, поскольку он, как представляется, отражает принятое ранее Рабочей группой решение о том, что ответственность грузоотправителя по договору должна основываться на наличии вины и прямо возлагает на перевозчика бремя доказывания.

224. Вместе с тем вариант В также получил поддержку, поскольку он яснее выражает, что ответственность грузоотправителя по договору основывается на наличии вины в рамках договорных отношений. Было отмечено, что вариант В является предпочтительным, так как он прямо устанавливает ответственность грузоотправителя по договору и указывает, что перевозчик несет бремя доказывания нарушения грузоотправителем по договору своих обязательств и что существует причинно-следственная связь между этим нарушением и потерей или повреждением груза.

225. Ряд делегаций отметили, что вариант В будет приемлемым при условии исключения второго предложения пункта 1. Было указано, что это предложение создает путаницу в отношении основанного на наличии вины характера ответственности грузоотправителя по договору, а также неопределенность в отношении принципа, согласно которому перевозчик несет бремя доказывания нарушения обязательств грузоотправителя по договору. Была высказана обеспокоенность по поводу того, что это предложение, как представляется, требует от грузоотправителя по договору доказывать отсутствие своей вины, что может привести к ситуации, когда проект статьи 30 будет противоречить статье 17, касающейся ответственности перевозчика. Например, если два или более контейнера были плохо закреплены и повредили судно, причиной повреждения может быть неспособность перевозчика правильно погрузить груз на судно или результатом неправильной упаковки грузоотправителем по договору груза в контейнерах. Было отмечено, что применение второго предложения в случае возбуждения перевозчиком иска в отношении грузоотправителя по договору будет означать, что грузоотправителю по договору придется нести бремя доказывания имевших место на борту судна фактов, что на практике сопряжено с большими трудностями. В связи с этим было внесено предложение о том, что ответственность грузоотправителя по договору, изложенная в проекте статьи 30, не должна в точности повторять ответственность перевозчика в проекте статьи 17, который просто требует, чтобы истцы доказали, что потери, повреждения или задержка имели место в период ответственности перевозчика. Было отмечено, что ответственность грузоотправителя по договору должна наоборот основываться на наличии вины исходя из обычных принципов бремени доказывания вины грузоотправителя по договору. Было также отмечено, что статья 30 должна регулировать ответственность грузоотправителя по договору за нарушение своих обязательств по своей вине и не пытаться регулировать вопрос о том, кто несет бремя доказывания.

226. В ответ было разъяснено, что второе предложение пункта 1 направлено не на отмену бремени доказывания, а на определение ситуации, применяющейся в большинстве правовых систем, согласно которой после того, как перевозчик исполнил свое бремя доказывания в отношении нарушения обязательства грузоотправителем по договору, грузоотправитель по договору тем не менее может, за исключением обязательств, в отношении которых он несет строгую ответственность согласно проектам статей 31 и 32, доказать, что потеря или повреждение либо задержка не относятся на счет его вины или вины любого лица, указанного в проекте статьи 34.

227. После этого разъяснения вариант В получил определенную поддержку при том условии, что его формулировка будет изменена для уточнения того, что бремя доказывания лежит на перевозчике. Было отмечено, что путаница в отношении бремени доказывания, предусмотренного в проекте статьи 30, возникла, поскольку, как правило, она упоминалась как обычное бремя доказывания, как если бы речь шла о деле в результате деликта, тогда как в действительности эта статья касается основания для иска, определяемого договором. С учетом возможного недопонимания было отмечено, что формулировку пункта 1 проекта статьи 30 следует изменить для уточнения характера бремени доказывания и применяемых к нему норм.

228. Вместе с тем определенную поддержку получило предложение об изменении формулировки пункта 1 в целях прямого отражения нормы небрежности, действие которой наступает, если перевозчик докажет вину грузоотправителя по договору. Было отмечено, что ни один из вариантов, как представляется, ясно не предусматривает, что перевозчик должен доказать причинение потери грузоотправителем по договору и что грузоотправитель по договору может быть освобожден от ответственности, если он докажет отсутствие своей вины. Исходя из этого в качестве альтернативы вариантам А и В был предложен текст в следующей редакции: "С учетом положений статей 31 и 32 грузоотправитель несет перед перевозчиком ответственность за потерю или повреждение, причиненные нарушением его обязательств по статьям 27 и 29, если грузоотправитель по договору не докажет, что причина или одна из причин потери или повреждения не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34".

229. В отношении этой формулировки был высказан ряд оговорок, поскольку она, как представляется, не подчеркивает ответственность грузоотправителя по договору, основанную на наличии вины. Вместе с тем это предложение также получило определенную поддержку, поскольку: оно разъясняет, что бремя доказывания зависит от обязательств по договору; оно указывает, что ответственность основывается на наличии вины, так как обязательства грузоотправителя по договору согласно статьям 27 и 29 являются обязательствами, предполагающими принятие всех возможных мер; и поскольку оно также разъясняет, что сначала перевозчик должен доказать нарушение, повреждение и причинно-следственную связь между ними, а потом грузоотправитель по договору должен обосновать отсутствие своей вины.

230. Учитывая, что Рабочая группа в целом достигла консенсуса в отношении характера положения об ответственности грузоотправителя по договору, изменение формулировки было предложено поручить Секретариату. Было предложено изменить формулировку примерно следующим образом: "С учетом положений статей 31 и 32 грузоотправитель по договору несет перед перевозчиком ответственность за потерю или повреждение, которые, как было доказано перевозчиком, являются результатом нарушения грузоотправителем по договору своих обязательств согласно статьям 27 и 29, если грузоотправитель по договору не докажет, что причина или одна из причин потери или повреждения не могут быть отнесены на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34". Такое изменение формулировки получило определенную поддержку, хотя, как было предложено, она нуждается в корректировке для указания того, что перевозчик должен не только доказать потерю или повреждение, но и нарушение грузоотправителем по договору своих обязательств. Было также предложено доработать текст в том случае, если вопросы ответственности, основанной на наличии вины, или вопросы строгой ответственности, предусмотренной в проектах статей 31 и 32, будут рассматриваться отдельно в двух отдельных предложениях.

*Ссылка на статью 31 во втором предложении пункта 1 проекта статьи 30*

231. Был задан вопрос, является ли правильной ссылка на статью 31 во втором предложении. В этой связи было отмечено, что проект статьи 31 содержит обязательство грузоотправителя по договору своевременно предоставить

достоверную информацию (пункт 1) и гарантировать достоверность такой информации (пункт 2). Было отмечено, что строгая ответственность, предусмотренная согласно второму предложению пункта 1 проекта статьи 30, должна применяться только к пункту 2, а не к пункту 1 проекта статьи 31, поскольку обязательство своевременно предоставить информацию влечет за собой ответственность, основанную на наличии вины, а не строгую ответственность. Это предложение получило определенную поддержку.

*"были причинены грузом"*

232. Был задан вопрос о необходимости включения в вариант А выражения "были причинены грузом". Определенная поддержка была выражена в отношении включения этого выражения независимо от выбора варианта, с тем чтобы охватить ситуации, когда повреждение явно причиняется грузом. Вместе с тем была высказана определенная обеспокоенность по поводу того, что в некоторых правовых системах это выражение может создавать путаницу. Было высказано мнение о том, что в соответствии с формулировкой, используемой в тексте, на грузоотправителя по договору возлагается обязательство в отношении достижения определенного результата, а не использования соответствующих средств. Было отмечено, что включение такого выражения является нелогичным, учитывая тот факт, что поведение груза не является самостоятельным и сам по себе он не может причинять потерю или повреждение. Было отмечено, что это выражение является также излишним, учитывая, в частности, обязательство грузоотправителя по договору погрузить груз таким образом, чтобы он не причинил вреда людям или имуществу, как это предусмотрено в пункте 1 статьи 27.

*Задержка*

233. С учетом принятого ранее Рабочей группой решения о том, что ответственность перевозчика за задержку должна ограничиваться случаями, когда перевозчик согласился сдать груз в течение определенного срока (см. пункты 180-184 выше), было предложено, что в порядке обеспечения справедливости грузоотправитель по договору должен нести ответственность только в том случае, если он с этим согласился. Было отмечено, что такой подход обеспечит справедливое равновесие интересов перевозчика и грузоотправителя по договору.

234. Было вновь подчеркнуто, что Рабочая группа решила исключить все ссылки на задержку. Вместе с тем было отмечено, что простое исключение всех ссылок на задержку может оказаться недостаточным для исключения подразумеваемой возможности задержки, поскольку выражение "потеря", как оно используется в обоих вариантах, можно толковать как включающее потерю, причиненную задержкой. В то же время была подчеркнута недопустимость толкования исключения всех ссылок на задержку как освобождение грузоотправителя по договору от любого основания для возбуждения иска в отношении задержки, которое может возникнуть согласно применимому внутреннему праву.

235. Во избежание любых толкований подразумеваемой ответственности за задержку и в целях обеспечения сохранения действия применимого права в отношении задержки со стороны грузоотправителя по договору было

предложено добавить в пункт 1 проекта статьи 30 формулировку примерно следующего содержания: "Выражение "потеря", указанное в настоящей статье или в статьях 31 или 32, не включает потерю, причиненную задержкой. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует перевозчику ссылаться на ответственность грузоотправителя по договору за задержку согласно применимому праву". Было разъяснено, что первое предложение этого предложения призвано уточнить, что согласно проекту конвенции какие-либо подразумеваемые основания для возбуждения иска в отношении грузоотправителя по договору за задержку отсутствуют, а второе предложение – что любое применимое внутреннее право, касающееся вопроса о задержке со стороны грузоотправителя по договору, остается незатронутым. Этот уточняющий текст получил определенную поддержку.

236. Тем не менее было отмечено, что второе предложение предложенного текста, возможно, является излишним, поскольку применимое право будет автоматически распространяться на вопросы вне сферы действия проекта конвенции. В этой связи было отмечено, что согласно проекту конвенции существуют обязательства, которые не предусматривают соответствующей ответственности ни со стороны перевозчика, ни со стороны грузоотправителя по договору, и что таким образом ответственность по этим обязательствам регулируется применимым правом.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пункта 1 проекта статьи 30*

237. После обсуждений Рабочая группа решила, что:

- формулировку текста пункта 1 следует изменить в соответствии с результатами его обсуждения, принимая во внимание, что ответственность грузоотправителя по договору должна основываться на наличии вины, и учитывая договорные отношения между грузоотправителем по договору и перевозчиком; и
- ссылки на задержку, содержащиеся в пункте 1, следует исключить с возможным включением текста, уточняющим, что применимое право, касающееся задержки со стороны грузоотправителя по договору, затрагиваться не должно.

## **Пункт 2**

238. С учетом исключения заключенного в квадратные скобки выражения "или задержка" в соответствии с принятым ранее решением об исключении ссылок на задержку, Рабочая группа согласилась, что пункт 2 следует утвердить в изложенной редакции.

## **Пересмотренный текст проекта статьи 30**

239. В соответствии с принятым ею ранее решением обсудить пересмотренный текст пункта 1 статьи 30 (см. пункты 220-237 выше) Рабочая группа продолжила свою работу над следующим пересмотренным текстом этого положения:

"Статья 30. Основания ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком

1. Грузоотправитель по договору несет ответственность за потерю или повреждение, понесенные перевозчиком, если перевозчик докажет, что такая потеря или повреждение были причинены нарушением обязательств грузоотправителя по договору, предусмотренных статьей 27, [и] подпунктами 1(a) и (b) статьи 29 [и пунктом 1 статьи 31].

2. За исключением потери или повреждения, причиненных нарушением грузоотправителем по договору своих обязательств согласно статьям 31 [ , пункт 2,] и 32, грузоотправитель по договору полностью или частично освобождается от ответственности, если причина или одна из причин потери или повреждения не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34".

240. Было разъяснено, что пересмотренный текст основывается на сделанном Рабочей группе предложении (см. пункт 230 выше), а также на общих мнениях, выраженных в Рабочей группе в отношении проекта статьи 30. Далее было разъяснено, что цель заключенного в квадратные скобки текста в обоих пунктах состоит лишь в том, чтобы указать, что соответствующие ссылки будут необходимо скорректированы с учетом необходимых изменений, которые будут внесены в проект статьи 31 для разъяснения того, что в отношении обязательства представлять точную информацию устанавливается режим строгой ответственности, при том что в отношении обязательства представлять информацию своевременно устанавливается режим ответственности на основе вины. Было также отмечено, что в последней строке проекта текста пункта 1 должно быть сделано исправление: слова "(a) и (b)" должны быть исключены.

241. Хотя предложение о восстановлении в пункте 2 упоминания о том, что ответственность за доказывание того, что потеря или повреждение не были вызваны виной грузоотправителя по договору, лежит на самом этом грузоотправителе, получило определенную поддержку, в Рабочей группе было выражено широкое согласие со структурой пересмотренного текста в его нынешней редакции и используемым в нем подходом.

242. На рассмотрение Секретариата были переданы два редакционных предложения, одобренные Рабочей группой:

а) формулировка пункта 1 может быть изменена с тем, чтобы речь шла о любой ответственности грузоотправителя по договору, включая как ответственность на основе вины, так и строгую ответственность, поскольку и в том, и в другом случае перевозчику потребуется доказать факт потери или повреждения и факт нарушения обязательства грузоотправителя по договору; и

б) структура пункта 2 может быть изменена, с тем чтобы сначала излагался общий принцип и лишь затем устанавливалось исключение.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении пересмотренного текста*

243. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

– она убедилась в том, что пересмотренный текст соответствует ранее проведенным ею обсуждениям;

- Секретариату следует рассмотреть редакционные предложения, изложенные в вышестоящем пункте;
- в остальном пересмотренный текст является в целом приемлемым для Рабочей группы.

### **Проект статьи 31. Информация для формулирования договорных условий**

244. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала содержание проекта статьи 31, касающегося информации для формулирования договорных условий, на своей семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 187-194). Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 31, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### **Пункт 1**

245. Было отмечено, что в результате опечатки в проекте пункта 1 ссылка сделана только на подпункты 1 (a), (b) и (c) статьи 37, и было принято решение исправить эту ссылку, включив в нее указание также на подпункт 37 (1)(d). Далее было указано, что этот проект положения берет свои истоки в Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах и что он является особенно важным, поскольку в нем излагается обязательство грузоотправителя по договору, неисполнение которого введет в действие положение о строгой ответственности, содержащееся в проекте статьи 31 (2). С учетом серьезных последствий нарушения обязательств, изложенных в пункте 1, было высказано предположение о том, что использованное в данном проекте пункта слово "включая" является слишком широким и что данное положение следует уточнить, с тем чтобы возможность возникновения строгой ответственности была более предсказуемой для грузоотправителя по договору.

246. Рабочая группа пришла к согласию о том, что проект пункта 1 следует исправить, добавив в него ссылку на подпункт 31 (1)(d), при том что само это положение может быть одобрено с учетом возможной необходимости в редакционных изменениях для уточнения данного текста, как об этом говорилось в вышестоящем пункте.

#### **Пункт 2**

247. Было напомнено о том, что Рабочая группа согласилась исключить из текста проекта конвенции все ссылки на ответственность грузоотправителя по договору за задержку (см. выше пункты 182-184) и что, соответственно, будет исключено упоминание о "задержке", которое приводится в данном проекте пункта в квадратных скобках. Тот факт, что в проекте пункта 2 устанавливается ответственность грузоотправителя по договору за точность информации, предоставленной перевозчику, но не за своевременность предоставления такой информации, вызвал вопросы. Было разъяснено, что аналогично тому, как это сделано в Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах, Рабочая группа на одной из предыдущих сессий решила установить режим строгой ответственности в отношении неспособности отправителя по договору представить точную информацию, при том что она предполагала в отношении неспособности грузоотправителя по договору представить информацию

своевременно предусмотреть только такой режим ответственности, который основывался бы на вине с его стороны.

248. Рабочая группа согласилась одобрить пункт 2 в его нынешней редакции и исключить ссылку на "задержку".

### **Проект статьи 32. Специальные правила об опасном грузе**

249. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала содержание проекта статьи 32, касающегося специальных правил об опасном грузе, на своей семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 195-198). Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 32, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, с учетом того, что приведенные в квадратных скобках ссылки на "задержку" будут исключены в соответствии с решением, ранее принятым Рабочей группой (см. выше пункты 182-184).

*"[или станет представлять собой]"*

250. В первую очередь Рабочая группа рассмотрела вопрос об использовании формулировки "или станет представлять собой", приведенной в квадратных скобках во вводной части проекта статьи 32. В свете обеспокоенности вопросами безопасности судоходства было предложено сохранить этот текст в проекте положения, сняв квадратные скобки, с тем чтобы предусмотреть самые широкие возможности по предотвращению аварий, связанных с опасными грузами, и охватить те грузы, которые являлись опасными до начала рейса или могут стать таковыми во время рейса. В ответ были высказаны сомнения относительно необходимости во включении слов "или станет представлять собой" по той причине, что во вводной формулировке уже используются слова "или, как можно разумно предположить, по всей вероятности станет представлять собой", а эта формулировка, как было указано, является достаточно широкой для охвата всех рисков. Кроме того, было отмечено, что было бы несправедливо делать грузоотправителя по договору ответственным за непредставление перевозчику информации о характере груза, если он станет представлять собой опасность только во время рейса, что произойдет намного позже сдачи им груза для перевозки. С учетом этого было высказано мнение о том, что наилучшее решение будет состоять в исключении формулировки "или станет представлять собой".

251. Исключение формулировки "или станет представлять собой" получило широкую поддержку в Рабочей группе, однако предложение исключить, как излишнее, слово "разумно" из формулировки "как разумно можно предположить" поддержки не получило.

*"[перевозки такого груза][непредставления такой информации]"*

252. Было предложено сохранить в подпункте (а) вариант "перевозки такого груза", исключив формулировку "непредставления такой информации", поскольку перевозчик потенциально может понести огромные убытки в результате непредставления грузоотправителем по договору информации об опасном характере груза и поскольку в силу этого необходимо сохранить ту формулировку, которая позволяет обеспечить наиболее широкую защиту. Это предложение принято не было, поскольку в Рабочей группе прозвучала

решительная поддержка сохранению формулировки "непредставления такой информации", как позволяющей лучше урегулировать вопрос о причинно-следственной связи причинения ущерба, чем формулировка "перевозки такого груза", которую было предложено исключить. Далее было отмечено, что формулировка "непредставления такой информации" в большей степени соответствует подходу, примененному к вопросам причинно-следственных связей в проекте подпункта (b).

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 32*

253. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- формулировку "или станет представлять собой" во вводной части проекта статьи 32 следует исключить вместе с квадратными скобками;
- ссылки на ответственность грузоотправителя по договору за задержку следует исключить, скорректировав текст соответствующим образом;
- формулировку "непредставления такой информации" следует сохранить в тексте, сняв квадратные скобки, в которых она приводится, а формулировку "перевозки такого груза" следует исключить вместе с квадратными скобками; и
- остальном текст проекта статьи 32 был одобрен Рабочей группой.

#### **Проект статьи 33. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору документарным грузоотправителем**

254. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала содержание проекта статьи 32, касающегося принятия прав и обязательств грузоотправителя по договору документарным грузоотправителем, на своей шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункты 171-175). Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 33, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

255. Было отмечено, что определение "документарного грузоотправителя", содержащееся в пункте 10 проекта статьи 1, было подготовлено на основе первого предложения предыдущего варианта данного проекта положения, как он содержался в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

256. Рабочая группа согласилась одобрить проекты статей 1(10) и 33 в их нынешней редакции.

#### **Проект статьи 34. Ответственность грузоотправителя по договору за других лиц**

257. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала содержание проекта статьи 34, касающегося ответственности грузоотправителя по договору за других лиц, на своей шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункты 176-180). Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 34, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Пункт 1**

258. Было предложено сохранить без квадратных скобок заключенный в них текст в проекте пункта 1, поскольку было сочтено, что грузоотправитель по договору не должен нести ответственности за действия перевозчика. Хотя была поставлена под сомнение необходимость текста в квадратных скобках, было выражено согласие с тем, что если эта формулировка позволяет разъяснить проект положения, то ее включение является приемлемым. Сохранение текста, приведенного в квадратных скобках, получило широкую поддержку. Кроме того, Рабочая группа просила Секретариат решить редакционную трудность, на которую было указано в ходе рассмотрения проектов статей 14(2), 27(2) и 17(3)(h) (см. выше, пункт 157), которые должны быть приведены в соответствие с проектом статьи 34(1) в вопросе о том, несет ли грузоотправитель по договору ответственность за действия и упущения контролирующей стороны и грузополучателя.

**Пункт 2**

259. Рабочая группа с учетом принятого ею ранее решения исключить проект статьи 18(2) (см. пункт 78 выше,) согласилась исключить проект пункта 2.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 34*

260. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- формулировку в квадратных скобках в проекте статьи 34(1) следует сохранить без квадратных скобок;
- к Секретариату следует обратиться с просьбой внести необходимые изменения в проекты статей 14(2), 27(2), 17(3)(h) и 34 с тем, чтобы обеспечить единообразие в режиме ответственности грузоотправителя по договору за действия грузополучателя и контролирующей стороны; и
- проект статьи 34(2) следует исключить.

**Проект статьи 35. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору**

261. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала содержание проекта статьи 35, касающегося прекращения ответственности грузоотправителя по договору, на своей шестнадцатой сессии (см. A/CN.9/591, пункты 181-183). Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 35, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

262. Было отмечено, что ссылка в подпункте (а) на статью 35 должна быть исправлена и сделана на статью 33 и что с учетом приводимого в проекте статьи 1(10) определения термина "документарный отправитель" следует использовать не формулировку "лицо, указанное в статье 33", а именно этот термин. В дополнение к этому к Секретариату была обращена просьба рассмотреть вопросы о том, можно ли термином "документарный грузоотправитель" заменить также формулировку во вводной части данного проекта положения "любое другое лицо, указанное в договорных условиях в качестве грузоотправителя по договору" и следует ли внести какие-либо изменения в название данного проекта статьи с точки зрения включения

дополнительной ссылки на документарного грузоотправителя. Кроме того, было предложено заменить во вводной части слово "недействительно" словом "ничтожно", а также сохранить проект подпункта (с) в квадратных скобках до принятия Рабочей группой окончательного решения относительно главы 12, касающейся передачи прав.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 35*

263. После обсуждения Рабочая группа решила, что:

- ссылку на статью 35 следует исправить на ссылку на статью 33, а в подпункте (а) и, возможно, во вводной части следует использовать термин "документарный грузоотправитель", как он определяется в проекте статьи 1(10);
- следует рассмотреть вопрос о замене слова "недействительно" словом "ничтожно"; и
- проект статьи 35(с) следует сохранить в квадратных скобках до принятия Рабочей группой решения относительно главы 12.

## **Глава 9 – Транспортные документы или транспортные электронные записи**

264. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она приступила к рассмотрению проекта главы 9 о транспортных документах и транспортных электронных записях на своей семнадцатой сессии (см. A/CN.9/594, пункты 216-233) и продолжила рассмотрение на своей восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/616, пункты 9-82). Было также указано, что эта тема была в последний раз в полном объеме рассмотрена Рабочей группой в ходе ее одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 24-61) и что письменное предложение относительно идентификации перевозчика, содержащееся в то время в проекте статьи 40 (3), было представлено на рассмотрение Рабочей группы на ее восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/WG.III/ WP.79). Рассмотрение Рабочей группой положений главы 9 на текущей сессии основывалось на тексте, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81.

265. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что основные статьи, содержащиеся в проекте главы 9, тесно связаны с целым рядом определений, включая определения, содержащиеся в подпунктах 16, 17, 18, 20, 21, 22 и 23 проекта статьи 1.

### **Проект статьи 36. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи**

266. Рабочая группа отметила, что в проект статьи 36 были внесены изменения в соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее семнадцатой сессии (A/CN.9/594, пункты 223-224).

267. Была выражена поддержка в отношении проекта статьи 36 в существующем виде. Отмечалось, что в соответствии с подпунктом (b) грузоотправителю по договору предоставляется право на получение оборотного или необоротного транспортного документа, однако далее в подпункте (b)

указывается, что грузоотправитель по договору не имеет права на получение оборотного транспортного документа, если грузоотправитель по договору и перевозчик договорились о неиспользовании оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи. Было предложено разъяснить, может ли грузоотправитель по договору тем не менее получить необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись в таких обстоятельствах. Было решено, что подпункт (b) преследует именно такую цель и, если это неясно, то текст следует уточнить. Было высказано мнение о том, что структуру этого подпункта можно было бы изменить, изложив исключение из принципа, которое в настоящее время содержится во вводной части, после принципа, который излагается в подпунктах (a) и (b).

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 36*

268. Рабочая группа постановила, что с учетом предложенных редакционных изменений текст, содержащийся в проекте статьи 36 в документе A/CN.9/WG.III/WR.81, следует одобрить.

**Проект статьи 37. Договорные условия**

269. Рабочая группа приняла к сведению, что формулировка проекта статьи 37 была пересмотрена в соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее семнадцатой сессии (A/CN.9/594, пункты 225-233).

**Пункт 1**

270. Рабочая группа рассмотрела пункт 1, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WR.81, и предложение в отношении подпункта (1)(a) проекта этой статьи, содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WR.86.

271. Отмечалось, что подпункт 1(a) обязывает перевозчика включать "описание груза", предоставленное грузоотправителем по договору, и что в проекте конвенции не предусмотрено каких-либо ограничений в отношении объема информации, которая может быть предоставлена грузоотправителем по договору. С учетом того, что грузоотправители по договору все чаще включают обстоятельное и подробное техническое описание груза для включения в транспортный документ, в частности потому, что использование компьютеров облегчило подготовку таких обстоятельных описаний, было предложено установить ограничение в отношении объема, характера и степени детализации той информации, которую грузоотправитель по договору может пожелать включить в транспортный документ. Отмечалось, что без такого ограничения перевозчик будет обязан проводить разумную проверку всей информации, предоставленной грузоотправителем по договору, в той степени, в которой это практически реально и коммерчески разумно в соответствии с подпунктом (2)(a) проекта статьи 41. Кроме того, отмечалось, что, поскольку описание груза обычно переносится в декларацию судового груза, чрезмерно обстоятельное описание может оказаться обременительным для таможенных служб и служб безопасности, а также для банков. С тем чтобы снять основания для подобного беспокойства было предложено изменить подпункт 1(a), включив в него следующую формулировку: "общее описание груза". Это предложение получило

поддержку, поскольку оно основывалось на формулировке подпункта 1(a) статьи 15 Гамбургских правил.

272. Тем не менее было выражено беспокойство в связи с тем, что ссылка на "общее" может оказаться слишком расплывчатой, и было внесено предложение включить формулировку "надлежащее описание груза", с тем чтобы охватить такие ситуации, например, когда в отношении некоторых товаров применяются импортные ограничения, и чтобы предоставить достаточную информацию, в частности, в отношении опасных грузов. Это предложение получило поддержку, и было высказано мнение о том, что слово "надлежащее" можно было бы заменить или дополнить словом "соответствующее".

273. В ответ было указано, что это предложение не направлено на то, чтобы затронуть право перевозчика отклонить информацию, которая не удовлетворяет требованиям, предъявляемым в связи с какой-либо таможенной очисткой или связанным с обеспечением безопасности. Отмечалось, что подпункт 1(b) проекта статьи 29 также обязывает грузоотправителя по договору предоставлять информацию, которая разумно необходима, в частности, для соблюдения перевозчиком соответствующих норм. Тем не менее поддержку получило пересмотренное предложение, поскольку, как представляется, оно отражало как минимальное, так и максимальное ограничение в отношении информации, подлежащей включению.

#### *Дополнительные условия*

274. Были высказаны мнения о том, что в перечень, содержащийся в пункте 1 проекта статьи 37, следует включить также грузополучателя, дату поставки, если она была согласована, название судна, порты погрузки и разгрузки, а также указание на то, является ли груз опасным. В ответ было указано, что перечень договорных условий, содержащийся в статье 37, уже был согласован Рабочей группой и его не следует пересматривать в отсутствие надлежащего консенсуса по этому вопросу. Кроме того, было указано, что требование о включении названия судна, хотя оно вполне выполнимо в контексте поставок от порта до порта, окажется практически невыполнимым при поставках от двери до двери, когда перевозчиком будет зачастую выступать не судовладелец, а перевозчик, который не использует морские суда. В ответ было указано, что намерение заключается не в том, чтобы возобновить рассмотрение этого вопроса, а в том, чтобы согласовать проект статьи 37 с проектом статьи 31, который касается информации для формулирования договорных условий и который был пересмотрен на текущей сессии.

#### *"в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанной в статье 36"*

275. Отмечалось, что в пунктах 1 и 2 проекта статьи 37 содержится ссылка на "транспортный документ или транспортную электронную запись, указанную в статье 36". Было высказано мнение о том, что ссылка должна ограничиваться только транспортным документом или транспортной электронной записью, указанной в пункте (b) проекта статьи 36, поскольку документы, которые охватываются пунктом (a) этого проекта статьи, свидетельствуют исключительно о получении груза. Это предложение получило поддержку.

**Пункт 2**

276. Было высказано мнение о том, что ссылка на "наименование и адрес лица, указанного в качестве перевозчика" может быть неправильно истолкована как разрешающая указывать в транспортном документе наименование какого-либо другого лица, помимо перевозчика по договору, в качестве перевозчика и таким образом создавать так называемого "документарного перевозчика". Отмечалось, что это не соответствует намерениям Рабочей группы. Для избежания подобных проблем было предложено сослаться в тексте просто на наименование и адрес перевозчика, как это было сделано в предыдущих вариантах пункта 2. Отмечалось, что этот текст был изменен для использования формулировок, содержащихся в УПО 500. Тем не менее было указано, что в новом издании УПО 600 больше не содержится ссылки на "наименование и адрес лица, указанного в качестве перевозчика". Секретариату было предложено подтвердить, что формулировка, используемая в подпункте 2 (а), соответствует подходу, который применяется в УПО 600.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 37*

277. Рабочая группа постановила:

- изменить формулировку пункта 1(а), с тем чтобы она гласила следующее: "надлежащее описание для транспортировки";
- пересмотреть формулировку пункта 2(а) для обеспечения соответствия УПО 600; и
- одобрить пункт 3.

**Проект статьи 38. Идентификация перевозчика**

278. Рабочая группа приняла к сведению, что проект статьи 38 был пересмотрен, как это было согласовано Рабочей группой на ее восемнадцатой сессии (A/CN.9/616, пункт 28).

**Пункт 1**

279. Было предложено заменить в тексте на английском языке определенный артикль перед словом "перевозчик" на неопределенный с учетом того, что использование определенного артикля уже предполагает идентификацию.

280. Было предложено исключить пункт 1, поскольку, как представляется, в нем устанавливается абсолютная презумпция, так как предусматривается, что если перевозчик идентифицируется по наименованию, то любая другая информация в транспортном документе не имеет юридической силы. Было заявлено, что указание наименования перевозчика должно создавать лишь опровержимую презумпцию. В то же время сохранению пункта 1 была выражена поддержка, поскольку в вопросе о личности перевозчика могут существовать сомнения, особенно если имеется несоответствие между наименованием перевозчика на лицевой стороне транспортного документа и его наименованием на оборотной стороне этого документа. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что при переводе английского словосочетания "by name" на некоторые другие языки может возникнуть неясность. В то же время было отмечено, что использование этой формулировки является необходимым для указания на то, что важнейшим

элементом является именно наименование перевозчика, а не его фирменный логотип или другие косвенные указания.

## Пункт 2

281. Было предложено исключить оба варианта пункта 2 по следующим причинам:

- презумпция, состоящая в том, что зарегистрированный владелец судна является перевозчиком, несправедлива с учетом того, что этому владельцу может быть и не известно о заключенном договоре перевозки;
- зарегистрированный владелец и судовладелец часто являются различными юридическими лицами;
- держатель документа, полагающийся на документ, в котором вообще не указывается наименование перевозчика, и не принявший разумных мер к установлению личности перевозчика, не заслуживает защиты; и
- в ряде правовых систем имеется значительное число прецедентов по вопросу об идентификации перевозчика, и связь пункта 2 с этими прецедентами неясна.

282. Это предложение получило определенную поддержку, при том что было высказано мнение о том, что в случае сохранения пункта 2 его сфера действия должна быть ограничена ситуациями, когда в договоре перевозки поименовано неверное лицо. Согласно еще одному высказанному предположению, в случае если в конечном итоге будет принято решение о сохранении пункта 2, то сохранить следует также и пункт 3 с тем, чтобы избежать возможного создания ситуации, когда фактический перевозчик в качестве возражения воспользуется презумпцией того, что перевозчиком является зарегистрированный владелец судна.

283. Было отмечено, что сохранение пункта 2 не будет иметь большого значения для тех правовых систем, в которых грузоотправителю по договору в целях обеспечения его требований к перевозчику разрешается ходатайствовать об аресте судна и о вынесении соответствующего постановления непосредственно в адрес зарегистрированного владельца, однако было высказано мнение о том, что сохранить этот пункт было бы все-таки предпочтительно. Было также указано на невозможность утверждать, что зарегистрированный владелец никоим образом не связан с договором перевозки, поскольку от судовладельца ожидается проявление интереса к тем целям, в которых используется судно.

284. Определенная поддержка была выражена сохранению варианта А, при том что сохранение варианта В получило широкую поддержку, поскольку этот вариант отвечает современной практике судоходства, так как в нем признается, что зарегистрированный судовладелец может и не быть тем лицом, которое заключило договор перевозки. Было указано, что в варианте В используется компромиссный подход, позволяющий зарегистрированному владельцу идентифицировать действительного перевозчика и охватывающий ситуации, возникающие как в случае зарегистрированных владельцев, так и фрахтователей по бербоут-чартеру, что в большей степени отвечает современной практике, особенно в контексте контейнерных линейных перевозок. Кроме того было отмечено, что правило, содержащееся в пункте 2, отвечает новой норме о

солидарной ответственности исполняющих сторон и перевозчиков с учетом того, что зарегистрированный владелец судна является исполняющей стороной.

285. Были внесены следующие предложения об изменении варианта В:

- исключить ссылку на "бербоут" из пункта 2; и
- в целях уточнения исключить слова "в том же порядке" и заменить их формулировкой "в том же порядке, что и зарегистрированный владелец судна".

286. Добавление разъясняющей формулировки "в том же порядке, что и зарегистрированный владелец судна" получило определенную поддержку. Однако против исключения термина "бербоут" были заявлены возражения с учетом того, что в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру будет на практике часто применяться такой же режим, что и в отношении судовладельца, поскольку данный вопрос непосредственно связан с фрахтованием судна, и что в силу этого у такого фрахтователя должны иметься те же возможности для опровержения любой презумпции, что и у зарегистрированного владельца судна. В этой связи было отмечено, что простая ссылка на "фрахтователя" не обязательно должна пониматься как ссылка на фрахтователя судна, а может охватывать и фрахтователя на рейс и фрахтователя по тайм-чартеру, который лишь заключает договор на использование услуг судна и не может в силу этого рассматриваться для целей идентификации перевозчика как сторона, аналогичная по статусу зарегистрированному владельцу.

### **Пункт 3**

287. Было высказано мнение о том, что цель пункта 3 лучше выражена не в самом его тексте, а в сноске 122 в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Было достигнуто согласие о том, что данный пункт следует пересмотреть на основе этой сноски.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 38*

288. Рабочая группа

- одобрила пункт 1 в его нынешней редакции;
- одобрила вариант В пункта 2 и передала его текст Секретариату для рассмотрения целесообразности разъяснения вопроса о том, что фрахтователь по бербоут-чартеру может опровергнуть презумпцию того, что он является перевозчиком, в том же порядке, в котором эту презумпцию может опровергнуть зарегистрированный владелец; и
- предложила пересмотреть пункт 3 на основе формулировки, использованной в сноске 122 в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

### **Проект статьи 39. Подпись**

#### **Пункт 1**

289. Рабочая группа отметила, что проект статьи 39 был пересмотрен путем замены формулировки "перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком" словами "перевозчиком или лицом, действующим от имени

перевозчика", как это было согласовано Рабочей группой, когда она в последний раз обсуждала этот проект положения на своей восемнадцатой сессии (A/CN.9/616, пункты 12 и 13).

290. Было отмечено, что пункт 1 в его нынешней редакции, возможно, не отвечает содержащимся в УПО 600 правилам, которые касаются транспортных документов и которые предусматривают, что любая подпись агента указывает, что эта подпись поставлена от имени или по поручению перевозчика. Было предложено пересмотреть пункт 1 в целях обеспечения соответствия формулировкам, использованным в УПО 600. Еще одно предложение состояло в том, чтобы заменить слова "или лицом, действующим от имени перевозчика" формулировкой "или лицом, должным образом уполномоченным последним" с тем, чтобы разъяснить, что соответствующее лицо действует в рамках полномочий, предоставленных перевозчиком.

291. В ответ было заявлено, что УПО 600 и проект конвенции преследуют разные цели: первый документ направлен на рационализацию системы использования документарных аккредитивов, а во втором – устанавливаются юридические нормы, влекущие за собой юридические последствия. Было вновь обращено внимание на то, что, хотя включение дополнительного текста и может пояснить пункт 1, Рабочая группа уже пришла к согласию о том, что все вопросы, связанные с агентскими отношениями, следует оставить на разрешение на основании применимого права и не регулировать их в проекте конвенции. Рабочая группа согласилась одобрить пункт 1 в его нынешней редакции.

## **Пункт 2**

292. Рабочая группа пришла к согласию о том, что проект пункта 2 следует одобрить в его нынешней редакции.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 39*

293. Рабочая группа одобрила проект статьи 39 в его нынешней редакции.

## **Проект статьи 40. Недостатки в договорных условиях**

294. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала проект статьи 40, касающийся недостатков в договорных условиях, на своей восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/616, пункты 10-13). Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 40, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

295. С учетом некоторых изменений в тексте данного положения на различных языках Рабочая группа одобрила пункты 1, 2 и 3 проекта статьи 40 в их нынешней редакции.

## **Предложение относительно пункта 4 проекта статьи 40**

296. Как это указано в сноске 129 в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, Рабочая группа на своей предыдущей сессии согласилась добавить в проект статьи 37(2) новый подпункт (d), требующий, чтобы в случае, если выдается более чем один оригинал, в договорных условиях указывалось число оригиналов оборотного транспортного документа. Было отмечено, что в проекте конвенции не

оговариваются юридические последствия невключения этой информации в договорные условия. В целях обеспечения некоторой определенности для перевозчика и держателя одного из оригиналов оборотного транспортного документа было предложено, чтобы эти юридические последствия состояли в том, что в случае, если в договорных условиях число оригиналов не указано, оборотный транспортный документ будет считаться содержащим указание на то, что выдан только один оригинал. Подобное положение было предложено включить в текст в качестве пункта 4 проекта статьи 40. Это предложение получило поддержку в Рабочей группе.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 40*

297. Рабочая группа одобрила проект статьи 40 в его нынешней редакции и просила Секретариат подготовить новый пункт 4 с учетом подхода, изложенного в вышестоящем пункте.

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

298. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала содержание проекта статьи 41, касающегося оговорок в отношении описания груза в договорных условиях, на своей восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/616, пункты 29-39 и 69-73). Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 41, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

299. В проект статьи 41 было предложено внести некоторые редакционные изменения. Одно из предложений состояло в том, чтобы изменить название этого проекта статьи, с тем чтобы в нем использовалось слово "информация", а не "описание", поскольку, как представляется, в результате использования этого второго слова сфера действия данного проекта статьи ограничивается только проектом статьи 37(1)(a). В связи с пунктом 41(1)(a) было предложено исключить, как излишние, слова "по существу" перед словами "неверным или вводит в заблуждение". Еще одно предложение состояло в том, чтобы согласовать тексты пунктов 1, 2 и 3, в которых используется термин "оговорка", в то время как в пункте 1 речь идет о своего рода исправлении, а в пунктах 2 и 3 речь, скорее всего, идет действительно об оговорках. И наконец, было высказано мнение о том, что в проектах пунктов 1(b) и 2(b) речь идет о точности информации, за которую грузоотправитель по договору несет строгую ответственность согласно проекту конвенции, и что с учетом этого было бы, возможно, предпочтительно использовать формулировку "перевозчик имеет разумные основания полагать", а не слова "перевозчик разумно полагает".

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 41*

300. Рабочая группа одобрила проект статьи 41 в его нынешней редакции при условии внесения Секретариатом изменений в этот текст с учетом предложений, изложенных в вышестоящем пункте.

**Проект статьи 42. Доказательственная сила договорных условий**

301. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала содержание проекта статьи 42, касающегося доказательственной силы договорных условий, на своей восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/616, пункты 45-68). Рабочей группе было напомнено, что проект статьи 42, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был подготовлен в результате обширных обсуждений и компромисса, достигнутого на ее восемнадцатой сессии, и было выражено мнение, что было бы предпочтительно отложить третье чтение данного положения до двадцатой сессии Рабочей группы, с тем чтобы у нее имелось достаточное время для подробного обсуждения подпункта (а), который был включен в последний вариант этого проекта статьи.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 42*

302. Рабочая группа согласилась отложить третье чтение проекта статьи 42 до своей двадцатой сессии.

**Проект статьи 43. Предоплата фрахта**

303. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в последний раз она рассматривала проект статьи 43, касающийся предоплаты фрахта, на своей восемнадцатой сессии (см. A/CN.9/616, пункты 74-82). Рабочая группа перешла к рассмотрению проекта статьи 43, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Предложение включить требование о добросовестности было отклонено на том основании, что такое требование является самоочевидным.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 43*

304. Рабочая группа одобрила проект статьи 43 в его нынешней редакции.

### **III. Другие вопросы**

**Планирование будущей работы**

305. Рабочая группа согласилась продолжить третье чтение, начав его с проекта статьи 42 и продолжив главой 10 проекта конвенции, на своей двадцатой сессии (Вена, 15-25 октября 2007 года). Рабочая группа также приняла к сведению, что ее двадцать первую сессию планируется провести с 7 по 18 апреля 2008 года, при том что сроки проведения обеих этих сессий должны быть одобрены Комиссией на ее сороковой сессии в 2007 году.