

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited  
10 August 2006Russian  
Original: English**Комиссия Организации Объединенных Наций****по праву международной торговли**

Рабочая группа III (Транспортное право)

Восемнадцатая сессия

Вена, 6-17 ноября 2006 года

**Транспортное право: подготовка проекта конвенции о  
[полностью или частично] [морской] перевозке грузов****Ограничение ответственности перевозчика****Записка Секретариата**

В ходе подготовки к восемнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Китая представило Секретариату документ, который содержится в приложении к настоящей записке и который касается ограничения ответственности перевозчика согласно проекту конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов. Правительство Китая сообщило о том, что данный текст призван способствовать рассмотрению в рамках Рабочей группы вопроса об ограничении ответственности перевозчика за нарушение его обязательств согласно проекту конвенции посредством компиляции мнений и замечаний различных делегаций в рамках одного документа, предназначенного для обсуждения в Рабочей группе.

Документ, содержащийся в приложении к настоящей записке, воспроизводится в той форме, в какой он был получен Секретариатом.



## Приложение

### I. Введение

1. Вопрос об ограничении ответственности перевозчика был впервые обсужден на десятой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), состоявшейся в Вене 16-20 сентября 2002 года (см. A/CN.9/525, пункты 65-70 и 81-92). На тринадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), проходившей в Нью-Йорке 3-14 мая 2004 года, был проведен второй этап обсуждения вопроса об ограничении ответственности перевозчика (см. A/CN.9/552, пункты 38-51 (основания ограничения ответственности), 25-31 (ответственность за ущерб, причиненный задержкой) и 51-62 (утрата права на ограничение ответственности)). По окончании обсуждения Рабочая группа просила Секретариат Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) подготовить план пересмотра уже обсужденных статей. Проект текста статей об ограничении ответственности был приведен в пунктах 3 и 6-8 документа A/CN.9/WG.III/WP.39. В ноябре 2005 года Секретариат подготовил и представил на рассмотрение новый сводный текст проекта конвенции, который был выпущен в качестве документа A/CN.9/WG.III/WP.56. Положения об ограничении ответственности, предусмотренные в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, по своей структуре несколько отличаются от положений в документе A/CN.9/WG.III/WP.39. В документе A/CN.9/WG.III/WP.56 вопросу ограничения ответственности посвящена отдельная глава 13, включающая проект статьи 64 "Основания ограничения ответственности" (соответствует проекту статьи 18 документа A/CN.9/WG.III/WP.39), проект статьи 65 "Ответственность за утрату, причиненную задержкой" (соответствует проекту статьи 16(2) документа A/CN.9/WG.III/WP.39), проект статьи 66 "Утрата права на ограничение ответственности" (соответствует проекту статьи 19 документа A/CN.9/WG.III/WP.39), а также проект статьи 104 "Изменение сумм ограничения" (соответствует проекту статьи 18 бис документа A/CN.9/WG.III/WP.39). Настоящий документ основан на тексте проекта конвенции, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

2. В ноябре 2005 года делегация Китая распространила среди всех заинтересованных делегаций неофициальный вопросник по проблеме ограничения ответственности перевозчика. Настоящий документ преследует цель содействовать обсуждению данной темы в Рабочей группе. Свои ответы на вопросник представили пять делегаций. Текст настоящего документа не обязательно отражает мнение китайской делегации и представляет собой компромиссный вариант, который Рабочая группа, возможно, пожелает принять во внимание.

### II. Основные положения главы 13

3. Основное положение главы 13 проекта конвенции содержится в проекте статьи 64 "Основания ограничения ответственности".

4. В пункте 1 проекта статьи 64 устанавливается уровень ограничения ответственности. Согласно данному пункту, ограничение устанавливается из

расчета за одно место или один килограмм груза, при этом делается исключение для грузов с заявленной стоимостью и грузов, относительно которых между сторонами имеются иные договоренности.

5. В пункте 2 проекта статьи 64 предусматриваются два варианта: вариант А представляет собой уточнение текста варианта В, не отличаясь от него по содержанию. Таким образом, формулировки этих вариантов различаются, но в них рассматриваются одни и те же вопросы. В обоих вариантах говорится об ограничении ответственности в тех случаях, когда невозможно установить, на каком этапе перевозки произошли утрата или повреждение груза.

6. Пункт 3 проекта статьи 64 касается ограничения ответственности в плане расчета количества мест или единиц отгрузки при использовании контейнеров, поддонов или подобных приспособлений для транспортировки.

7. В пункте 4 проекта статьи 64 содержится положение о расчетной единице и требование о том, чтобы в качестве расчетной единицы использовалась единица "специального права заимствования" (СДР), как она определена Международным валютным фондом.

8. Проект статьи 65 "Ответственность за утрату, причиненную задержкой" имеет две альтернативные формулировки. Вариант А также представляет собой уточнение формулировки варианта В, не отличаясь от него по содержанию.

9. Заключительные положения главы 13 содержатся в проекте статьи 66 "Утрата права на ограничение ответственности".

10. В пункте 1 проекта статьи 66 указаны обстоятельства, при которых может быть утрачено право на ограничение ответственности за утрату или повреждение груза или за нарушение обязательств перевозчика по проекту конвенции.

11. В пункте 2 проекта статьи 66 определены условия, при которых может быть утрачено право на ограничение ответственности за ущерб, причиненный задержкой в сдаче.

12. Наконец, еще одно положение, относящееся к рассматриваемому вопросу, содержится в проекте статьи 104 "Изменение сумм ограничений".

13. Проект статьи 104 был разработан Секретариатом по просьбе Рабочей группы на основе таких международных документов, как Протокол 2002 года к Афинской конвенции и Конвенция Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле.

### **III. Проект статьи 64 "Основания ограничения ответственности"**

#### **Пункт 1: нарушение обязательств перевозчика по проекту конвенции**

14. На тринадцатой сессии Рабочей группы ряд делегаций предложили добавить в данный пункт формулировку "в связи с грузом", взятую из статьи 4(5) Гаагских правил, для того чтобы положения данного пункта могли применяться к таким обстоятельствам, как ненадлежащая сдача груза или указание

неправильных данных о грузе в коносаменте. После обсуждения данного вопроса было решено добавить формулировку "в связи с грузом" в квадратных скобках в этот и другие пункты проекта конвенции для дальнейшего рассмотрения и обсуждения Рабочей группой (см. пункты 41-44 документа A/CN.9/552). В документе A/CN.9/WG.III/WP.56 формулировка "за утрату или повреждение груза [или в связи с грузом]" полностью заменена словами "за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции". В своих ответах на неофициальный вопросник некоторые делегации высказались против использования формулировки "за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции", считая, что она расширяет рамки ограничения ответственности перевозчика. В то же время другие делегации, ответившие на неофициальный вопросник, высказали мнение, что Рабочей группе следует сначала рассмотреть вопрос о том, какие еще виды ответственности перевозчика, помимо упомянутых в главах 6 и 7, должны также подлежать ограничению. Например, как представляется, перевозчик может ограничить свою ответственность за ненадлежащую сдачу груза, сдачу груза без представления оборотного транспортного документа или указание неверных сведений о грузе в транспортном документе. Все эти случаи невозможно охватить одной формулировкой "утрата или повреждение груза". В результате было бы неправомерно утверждать, что перевозчик не имеет права на ограничение своей ответственности, поскольку при совершении таких действий он вполне мог действовать без "намерения" или "понимания". Поэтому правильнее было бы использовать такую формулировку, которая бы позволила отразить вышеупомянутые случаи в положении об ограничении ответственности, предусмотренном в проекте статьи 64. Решение о том, сохранит или утратит перевозчик право на ограничение ответственности, следует принимать в соответствии с проектом статьи 66 исходя из того, были ли действия перевозчика совершены "с намерением" или "пониманием".

15. Ввиду вышесказанного Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующие вопросы:

- 1) какие виды ответственности перевозчика, помимо упомянутых в главах 6 и 7, должны подлежать ограничению? Должны ли положения проекта статьи 64 об ограничении ответственности применяться в случае ненадлежащей сдачи груза, сдаче груза без оборотного транспортного документа или указания неверных сведений о грузе в транспортном документе?
- 2) если Рабочая группа решит, что ограничение ответственности должно распространяться на вышеперечисленные случаи, то какая формулировка точнее отражает замысел Рабочей группы: "утрата или повреждение груза [или в связи с грузом]" или "[нарушение его обязательств по настоящей Конвенции]"?

#### **Пункт 1: уровень ограничения ответственности**

16. На тринадцатой сессии Рабочей группы члены делегаций не стали обсуждать вопрос о том, какой уровень ограничения ответственности необходимо предусмотреть в конвенции, сочтя это преждевременным (см. пункт 39 документа A/CN.9/552). По завершении тринадцатой сессии Секретариат в декабре 2005 года по просьбе Рабочей группы составил

сопоставительную таблицу уровней ограничения ответственности перевозчика (A/CN.9/WG.III/WP.53) на основе первоначальных сведений, предоставленных рядом государств. В своих ответах на неофициальный вопросник некоторые делегации предложили установить уровень ограничения ответственности в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами, в то время как другие делегации высказались за применение уровня ограничения ответственности, предусмотренного Гамбургскими правилами. Еще одна делегация предложила значительно повысить уровень ограничения ответственности, ссылаясь на то, что, согласно Протоколу 1996 года о внесении поправок в Конвенцию об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года, предусмотренный Конвенцией предел ответственности был существенно увеличен.

17. Если в проекте конвенции будет установлено ограничение ответственности, предусмотренное Гаагско-Висбийскими правилами, т.е. 666,67 СДР за место или 2 СДР за килограмм, то это будет соответствовать нормам ограничения ответственности, действующим в большинстве стран, что будет способствовать принятию проекта конвенции, поскольку в этом случае она в меньшей степени повлияет на существующую систему. Однако, принимая во внимание, что при любом пересмотре проекта конвенции уровень ограничения ответственности будет повышаться с учетом таких ценовых факторов, как инфляция, представляется целесообразным увеличить его до 835 СДР за место или 2,5 СДР за килограмм, как предусмотрено Гамбургскими правилами. Поскольку разрабатываемая конвенция будет представлять собой международную транспортную конвенцию, касающуюся главным образом морских перевозок, было бы правильно провести исследование средней стоимости грузов, перевозимых морским транспортом, и среднего размера требований из утраты или повреждения груза, чтобы на основе полученных результатов определить научно обоснованный уровень ограничения ответственности. Некоторые из государств, ответивших на неофициальный вопросник, провели аналогичные исследования и пришли к выводу, что средняя стоимость грузов и абсолютное большинство требований не достигают уровня ограничения ответственности в размере 2 или 2,5 СДР за килограмм. Как показывают результаты исследования, проведенного Китаем на основе ограниченного числа судебных решений, абсолютное большинство требований не достигают уровня ограничения ответственности в размере 2 СДР за килограмм.

18. Ввиду вышесказанного Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий вопрос:

Какой уровень ограничения ответственности следует предусмотреть в проекте конвенции с учетом таких факторов, как средняя стоимость грузов и средний размер требований из утраты или повреждения груза?

## **Пункт 2: утрата или повреждение на неустановленном этапе перевозки**

19. На своей двенадцатой сессии Рабочая группа провела подробное обсуждение пункта 2 проекта статьи 64, при этом мнения в Рабочей группе разделились поровну между теми, кто выступал за сохранение этого пункта, и теми, кто выступал за его исключение (см. пункты 43-50 документа A/CN.9/544). На своей тринадцатой сессии Рабочая группа подтвердила эту ситуацию, однако не стала подробно обсуждать данный вопрос (см. пункт 45 документа

A/CN.9/552). В своих ответах на неофициальный вопросник за сохранение данного положения высказалась одна делегация, в то время как большинство ответивших делегаций рекомендовали его исключить, указав на то, что данный проект документа представляет собой международную конвенцию, которая будет касаться в основном морской перевозки грузов в сочетании с другими видами перевозок. Поскольку в проекте конвенции основное внимание уделяется морской перевозке, было высказано мнение о том, что включение в него данного пункта является нежелательным. Кроме того, ограничение ответственности не является изолированным вопросом, а, напротив, тесно связано с такими вопросами, как основания ответственности и условия утраты права на ограничение ответственности. Поэтому было высказано мнение, что предусматривать ограничение ответственности для отдельных этапов перевозки нецелесообразно.

20. Рабочая группа, возможно, также пожелает принять к сведению, что, согласно статье 19 Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов, в тех случаях, когда установлено, на каком этапе смешанной перевозки произошла утрата или повреждение груза, подлежат применению те предусматривающие более высокий предел ответственности положения какой-либо международной конвенции или внутреннего законодательства, которые регулируют этот этап перевозки. Это соответствует принципу, отраженному в проекте статьи 27 проекта конвенции. Вместе с тем в Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов отсутствуют положения об утрате или повреждении груза, произошедшие на неустановленном этапе перевозки. Надо полагать, что в таких случаях применяется единый предел ответственности, предусмотренный в статье 18 Конвенции. По всей видимости, в проекте конвенции следует придерживаться аналогичного подхода и применять в отношении утраты или повреждения груза, произошедших на неустановленном этапе перевозки, положения о пределе ответственности, содержащиеся в пункте 1 проекта статьи 64.

21. Две альтернативных формулировки данного положения не различаются по своему содержанию. Вариант А является уточнением варианта В.

22. С учетом вышесказанного Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий вопрос:

Учитывая все преимущества и недостатки отдельного положения об утрате или повреждении груза на неустановленном этапе перевозки, нужно ли исключить такое положение из текста с тем, чтобы в случае утраты или повреждения груза на неустановленном этапе перевозки применялись положения о пределе ответственности, предусмотренные пунктом 1 проекта статьи 64?

#### **IV. Проект статьи 65 "Ответственность за утрату, причиненную задержкой"**

##### **Экономический ущерб**

23. Проект статьи 65 имеет два варианта. Вариант А служит уточнением содержания варианта В. В ответах на неофициальный вопросник одна делегация высказалась в поддержку варианта А, считая его формулировку более четкой. Некоторые делегации поддержали вариант В, однако предложили заменить слова "косвенный ущерб" на "экономический ущерб". Еще одна делегация предложила выделить разные виды ущерба и высказала мнение, что Рабочая группа должна четко указать, что снижение рыночной стоимости является одним из видов экономического ущерба, ответственность за который должна быть ограничена [однократным] размеров фрахта.

24. Ввиду вышесказанного Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий вопрос:

Какой из двух вариантов имеет более четкую формулировку? Если будет выбран вариант В, то Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о замене формулировки "косвенный ущерб" формулировкой "экономический ущерб", которая будет охватывать ущерб, понесенный в результате снижения рыночной стоимости.

##### **Уровень ограничения ответственности за экономический ущерб, причиненный задержкой**

25. По вопросу о надлежащем уровне ограничения ответственности за экономический ущерб, причиненный задержкой в сдаче груза, большинство делегаций, ответивших на неофициальный вопросник, предложили установить предел ответственности на уровне 2,5 размера фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза, как это предусмотрено Гамбургскими правилами, и высказались в поддержку принципа, состоящего в том, что общий размер компенсации, подлежащей выплате согласно этой статье и пункту 1 проекта статьи 64, не должен превышать предельную сумму ограничения ответственности за общую утрату груза, исчисленную согласно пункту 1 проекта статьи 64. В то же время одна из ответивших на вопросник делегаций сочла достаточным установить предел ответственности на уровне однократного размера фрахта. Для решения вопроса об уровне ограничения ответственности за ущерб, причиненный задержкой, было предложено провести дополнительное исследование, в рамках которого будет учтен целый ряд факторов, включая необходимость обеспечить признание и приемлемость выбранной суммы.

26. Ввиду вышесказанного Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий вопрос:

Следует ли установить предел ответственности за экономический ущерб, причиненный задержкой в сдаче груза, на уровне одного или двух с половиной размеров фрахта?

**Если не согласовано иное**

27. По поводу формулировки "если не согласовано иное" ряд делегаций, ответивших на неофициальный вопросник, высказали мнение, что предусмотренный в данной статье предел ответственности должен носить обязательный, а не договорный характер. По мнению другой делегации, предел ответственности, установленный в данной статье, хотя и является обязательным, может изменяться в договорном порядке, но только в сторону увеличения, а не понижения, в соответствии с принципом свободы договора, предусмотренным в главе 20. Еще одна делегация отметила, что в добавлении формулировки "если не согласовано иное" нет необходимости, поскольку это и так следует из принципа, изложенного в проекте статьи 94 главы 20. Было высказано мнение, что формулировка "если не согласовано иное" в тексте данной статьи является излишней.

28. Ввиду вышесказанного Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий вопрос:

Есть ли необходимость в сохранении формулировки "если не согласовано иное"?

**V. Проект статьи 66 "Утрата права на ограничение ответственности"**

29. В проекте статьи 66 перечислены условия, при которых перевозчик утрачивает право на ограничение своей ответственности. Исходный текст был разбит на два пункта, в которых рассматриваются соответственно обстоятельства, обуславливающие утрату права на ограничение ответственности за утрату или повреждение груза и ответственности за утрату, вызванную задержкой в сдаче. Кроме этого, в пункте 1 данной статьи так же, как в пункте 1 проекта статьи 64, слова "[или в связи с грузом]" были заменены формулировкой "или нарушение обязательства перевозчика по настоящей Конвенции". Судя по ответам на неофициальный вопросник, между делегациями нет существенных разногласий по поводу данного положения. Ответившие на вопросник делегации активно поддержали добавление отдельного пункта 2, посвященного задержке в сдаче груза, и, по всей видимости, одобрили условия, ведущие к утрате права на ограничение ответственности.

30. Одна из делегаций выразила обеспокоенность в связи с тем, что формулировка "нарушение обязательства перевозчика по настоящей Конвенции" была добавлена в первую часть пункта 1 данного проекта статьи, но не упоминается во второй его части. Было высказано мнение, что несогласованность формулировок первой и второй части пункта может привести к возникновению проблем. В качестве примера было отмечено, что в случае указания неверных сведений в транспортном документе перевозчик не совершает действий, ведущих к утрате или повреждению груза, преднамеренно, вследствие небрежности или с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения, однако при этом очевидно, что в таких обстоятельствах перевозчик должен утрачивать право на ограничение своей ответственности.

31. С учетом вышесказанного Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий вопрос:

Приведет ли добавление в пункт 1 слов "нарушение обязательства перевозчика по настоящей Конвенции" к несогласованности формулировок первой и второй части данного пункта, что может в дальнейшем затруднить его применение?

## **VI. Проект статьи 104 "Изменение сумм ограничения"**

### **Пункт 1**

32. В своих ответах на неофициальный вопросник ряд делегаций предложили добавить в пункт 1 положение о процедуре изменения предела ответственности за ущерб, причиненный задержкой. Однако одна из ответивших делегаций высказалась против этого, указав на то, что размер фрахта и так является изменяемой величиной.

33. Ввиду вышесказанного Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий вопрос:

Следует ли добавить в пункт 1 положение о возможности изменения предела ответственности за ущерб, причиненный задержкой, о котором говорится в статье 65?

### **Пункт 2**

34. В своих ответах на неофициальный вопросник некоторые делегации отметили, что количество государств (т.е. одна четверть или половина от общего числа), которые могут внести предложение об изменении суммы ограничения ответственности, зависит от числа государств, которые должны ратифицировать Конвенцию для ее вступления в силу. Если это число будет установлено на высоком уровне, то будет достаточно предложения четверти государств-участников. Если будет предусмотрено незначительное число необходимых ратификаций, то предпочтение следует отдать половине государств-участников. Кроме этого, было предложено рассмотреть дополнительное условие, которым бы устанавливалось минимальное число государств, необходимое для внесения предложения об изменении суммы ограничения ответственности.

35. Ввиду вышесказанного Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий вопрос:

Какое требование о числе государств, необходимом для внесения предложения об изменении суммы ограничений, следует предусмотреть в пункте 2? Нужно ли добавить второе условие относительно минимального числа государств, необходимого для подачи предложения об изменении суммы ответственности?