



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
28 August 2006

Russian
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

Замечания и предложения Международной палаты судоходства, БИМКО и Международной группы клубов R&I по темам, включенным в повестку дня восемнадцатой сессии

Записка Секретариата*

В ходе подготовки к восемнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) Международная палата судоходства, БИМКО и Международная группа клубов R&I представили Секретариату содержащийся в приложении к настоящей записке документ, в котором они изложили свои замечания и предложения относительно положений проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, намеченных к обсуждению в ходе сессии.

Текст, приведенный в приложении к настоящей записке, воспроизводится в том виде, в котором он был получен Секретариатом.

* Задержка в представлении настоящего документа обусловлена датой получения Секретариатом представленных замечаний.



Приложение

Проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов (A/CN.9/WG.III/WP.56)

Международная палата судоходства, БИМКО и Международная группа клубов P&I

**Замечания и предложения по темам, намеченным к обсуждению
на восемнадцатой сессии Рабочей группы III ЮНСИТРАЛ, которая будет
проходить в Вене 6-17 ноября 2006 года**

1. В целях содействия работе предстоящей сессии Рабочей группы Международная палата судоходства, БИМКО и Международная группа клубов P&I представляют свои замечания по следующим темам, намеченным к обсуждению на сессии:

- A. Юрисдикция и арбитражное разбирательство (главы 16 и 17)
- B. Транспортные документы и транспортные электронные записи (глава 9)
- C. Задержка и нерешенные вопросы, касающиеся обязанностей грузоотправителя по договору (главы 6 и 8)
- D. Ограничение ответственности (главы 13 и 21)
- E. Право предъявлять иски и срок исковой давности (главы 14 и 15)

A. Юрисдикция и арбитражное разбирательство (главы 16 и 17)

2. В проект конвенции не следует включать положений, предписывающих тот или иной порядок разрешения споров. Отсутствие таких положений в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах не помешало их широкому применению и не создало трудностей принципиального или практического характера. И напротив, включение таких положений в Гамбургские правила явилось одним из факторов, препятствующих их использованию. Таким образом, имеются веские доводы в пользу того, чтобы оставить за участниками коммерческой деятельности право выбирать способы разрешения споров, наиболее соответствующие их потребностям. В данном контексте, возможно, стоит еще раз повторить неоднократно высказывавшееся и признанное многими участниками Рабочей группы справедливое замечание о том, что договоры перевозки грузов по сути относятся к сфере частного, а не публичного права, причем в современных условиях они практически во всех случаях заключаются между сторонами, которые находятся на сопоставимых переговорных позициях и почти всегда застрахованы.

Юрисдикция

3. Предложения, выдвинутые на шестнадцатой сессии Рабочей группы в Вене в 2005 году, хотя и носят менее ограничительный характер по сравнению с положениями Гамбургских правил, все же ограничивают свободу сторон и создают правовую неопределенность.

Проект статьи 75 – Иски в отношении перевозчика

4. Следует уточнить, что положения данного проекта статьи не действуют в случае применения статей 83 и 84.

Проект статьи 76 – Соглашения о выборе суда

5. Оговорки об исключительной юрисдикции широко применяются в договорах перевозки. Такие оговорки позволяют обеспечить единообразие и правовую определенность (две из основных целей, преследуемых при разработке международных конвенций) как для сторон, заинтересованных в грузе, так и для перевозчиков. За исключением случаев, связанных с договорами на объем, положения проекта статьи 76 в ее нынешней редакции приведут к отсутствию единообразия и определенности и будут способствовать распространению практики выбора истцами наиболее удобного судебного форума. Кроме того, включение в проект статьи одновременно пункта 4, который позволяет государствам признавать оговорки о юрисдикции, не отвечающие в иных отношениях требованиям проекта статьи 76, и пункта 5, который, несмотря на положения пункта 4, позволяет истцу возбуждать судебное производство в одном из судов, указанных в проекте статьи 75, неизбежно приведет к возникновению коллизий между конкурирующими юрисдикциями и дополнительным тяжбам со всеми сопряженными с ними расходами и задержками.

Проект статьи 80 – Объединение и перенос исков

6. Ситуация еще более усложняется при одновременной подаче иска в отношении как заключившего договор перевозчика, так и морской исполняющей стороны. В случае невозможности обеспечить соблюдение оговорки об исключительной юрисдикции заключивший договор перевозчик может столкнуться с необходимостью оспаривать иск в суде, юрисдикция которого не была согласована при заключении договора перевозки, а это было бы несправедливо.

Рассмотрение исковых требований в одном суде

7. Отсутствие положения о рассмотрении множественных исков в одном суде может стать серьезным недостатком в тех случаях, когда оговорки об исключительной юрисдикции не признаются. Согласно проекту, судовладелец может оказаться вынужденным оспаривать иски в практически неограниченном числе правовых систем в случае предъявления исковых требований, связанных со смешанными грузоперевозками и относящихся к одному и тому же происшествию. Было бы неразумно требовать от перевозчика, чтобы он отвечал по искам сразу в нескольких различных правовых системах, в которых, возможно, действуют разные режимы ограничения ответственности. Это бы привело к значительному увеличению издержек для всех сторон, а также задержкам в урегулировании исков в случае наличия у перевозчика права на ограничение своей ответственности согласно положению об общем ограничении ответственности. Этот вопрос требует повторного рассмотрения.

Проект статьи 79 – Меры предварительного или обеспечительного характера

8. Из данного положения следует, что суд в государстве ареста судна (*forum arresti*) может выступить в качестве дополнительного и не предусмотренного договором суда, в который может обратиться истец, стремящийся обойти положение о компетентных форумах, перечисленных в проекте статьи 75. На более ранних этапах обсуждений большинство участников Рабочей группы придерживались мнения – очевидно, в связи с вероятностью возникновения неопределенности, – что *forum arresti* не должен служить дополнительным связующим фактором. Данный вопрос должен решаться на основе положения о коллизии конвенций, в соответствии с которым положения о юрисдикции, содержащиеся в проекте конвенции, имеют преимущественную силу по отношению к положениям о юрисдикции/*forum arresti*, содержащимися в конвенциях об аресте судов 1952 и 1999 годов, в той мере, в какой это возможно согласно международному праву.

Арбитражное разбирательство

9. Все, что было сказано выше о пользе признания оговорок о выборе юрисдикции, в равной мере относится к соглашениям об арбитраже. Арбитраж уже долгое время используется сторонами морских предприятий в качестве оперативного и экономичного способа разрешения споров. Благодаря этому был создан целый ряд арбитражных центров, обладающих необходимым опытом и специальными знаниями и обеспеченных хорошо проработанной правовой базой. По мнению представителей отрасли, включение в проект конвенции положений, ограничивающих право сторон договора перевозки на выбор конкретного места арбитража, является ограничительной и неоправданной мерой и приведет к усилению неопределенности. Ранее было высказано мнение о том, что неограниченное право на включение арбитражных соглашений в договор перевозки может использоваться судовладельцами для обхода положений о юрисдикции, в связи с чем на шестнадцатой сессии Рабочей группы были рассмотрены предложения об ограничении такой свободы (см. A/CN.9/591, пункты 90-103). Однако в рамках действующей системы таких трудностей не возникало, и можно предположить, что перевозчики, которые обычно отдают предпочтение судебному разбирательству, особенно когда дело касается перевозок немассовых грузов, будут и далее придерживаться этой практики. В то же время в дальнейшем наиболее предпочтительными и взаимоприемлемыми могут стать другие варианты разрешения споров, и поэтому возможность их применения не должна ограничиваться проектом конвенции.

Проект статьи 83

10. В соответствии с этим проектом статьи на арбитражные соглашения, помимо соглашений, которые, согласно проекту конвенции, подпадают под определение нелинейных (трамповых) перевозок, распространяется действие субсидиарных положений данной статьи, согласно которым истец вправе прибегнуть к судебному производству, несмотря на наличие соглашения об арбитраже. Однако граница между отдельными видами перевозок не всегда ясна, поэтому под действие данного положения, по всей видимости, также подпадают суда, которые осуществляют перевозки на "линейных условиях", но не ходят по

регулярному графику, и суда, осуществляющие разовые перевозки или занимающиеся перевозкой специальных грузов. Точный смысл данного положения неясен и допускает различное толкование.

11. Ситуация в области линейных перевозок, осуществляемых по определенным маршрутам и согласно установленному графику, защищена предложениями, касающимися линейных договоров на объем (см. проект статьи 95 проекта конвенции). Согласно данному предложению, постоянные грузоотправители вправе договариваться с перевозчиками об отходе от положений проекта конвенции и в том числе заключать специальное соглашение об урегулировании споров, которое по усмотрению сторон может осуществляться путем судебного или арбитражного разбирательства. Можно ожидать, что практика применения линейных договоров на объем будет расширяться.

12. Вместе с тем обеспечить такую же гибкость при согласовании обязательных и обладающих исковой силой положений об арбитраже при перевозках, не подпадающих под действие проекта статьи 84, может оказаться проблематично.

Проект статьи 84 – Арбитражные соглашения при нелинейных перевозках

13. Данный проект статьи в целом отражает практику в области трамповых перевозок, при которых основным способом разрешения споров является арбитраж. Необходимо обеспечить такой порядок, при котором заинтересованные третьи стороны будут также связаны арбитражным соглашением, однако этот вопрос носит в основном редакционный характер.

14. Остается нерешенным еще один вопрос. Изначально во вступительной формулировке данного проекта статьи упоминалось о "соглашении [о юрисдикции или] об арбитраже", однако текст в квадратных скобках был исключен из окончательного проекта статьи без каких-либо объяснений. Хотя в чартер-партии, как правило, включаются соглашения об арбитраже, в ограниченном числе случаев может использоваться и процедура судебного разбирательства. Исключение данной формулировки, таким образом, может привести к тому, что арбитражное разбирательство будет считаться единственно возможным вариантом. Для исправления ситуации предлагается внести следующую поправку:

*"Статья 84. Соглашение о разрешении споров
при нелинейных перевозках*

*Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает исковую силу
соглашения об арбитраже или юрисдикции в договоре перевозки...
[остальной текст статьи без изменений]"*

В. Транспортные документы и транспортные электронные записи (глава 9)

*Проект статьи 37 – Выдача транспортного документа или транспортной
электронной записи*

15. Крайне важно, чтобы проект конвенции содержал однозначные положения о том, какие лица имеют право на получение транспортного документа. По нашему мнению, лицом, уполномоченным получать транспортные документы, должен являться грузоотправитель по договору, однако это правило должно носить лишь декларативный характер, т.е. грузоотправитель по договору должен быть вправе поручить перевозчику вручить транспортный документ какому-либо другому лицу, например грузополучателю/продавцу. Продавец по договору купли-продажи на условиях FOB обязан следить за тем, чтобы в договоре купли-продажи было указано, что покупатель/грузоотправитель на условиях FOB договорился с перевозчиком о том, что транспортный документ будет выдан продавцу или грузополучателю.

Проект статьи 38 – Договорные условия

16. Следует добавить требование об указании наименования и адреса грузоотправителя по договору.

Проект статьи 40 – Недостатки в договорных условиях

17. Проект статьи 40(3) следует исключить. Мы возражаем против положения о том, что в случае, если в транспортном документе или электронной записи содержатся неточные сведения или отсутствуют сведения о перевозчике, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец судна. Зарегистрированным владельцем может быть финансовое учреждение, не причастное к эксплуатации судна или осуществляемым им перевозкам. Кроме того, такое положение является неуместным в правовом документе, касающемся перевозки грузов "от двери до двери", при которой неизвестным перевозчиком может оказаться перевозчик, не использующий суда (НИСП). Мы также считаем неуместным и несправедливым положение о том, что перевозчиком может считаться фрахтователь судна по бербоут-чартеру, ведь эксплуатация судна часто осуществляется на основе договора об управлении и в этом случае зарегистрированный владелец и фрахтователь судна по бербоут-чартеру имеют самое отдаленное отношение к его повседневным операциям.

18. Принцип возложения ответственности является характерной чертой международных конвенций об ответственности и выплате компенсаций за загрязнение, которые касаются случаев, когда истцом выступает посторонняя третья сторона, однако он неуместен в отношениях между сторонами, участвующими в перевозке грузов на основе договора. Грузоотправитель по договору обязан проверять личность заключающего договор перевозчика, а приобретающие коносамент стороны не должны оказываться в лучшем положении, чем грузоотправитель по договору, который, согласно проекту статьи 38(1)(e), должен знать наименование и адрес перевозчика, указанные в транспортном документе или транспортной электронной записи. В ходе неофициальных консультаций большинство делегатов, касавшихся данного вопроса, высказывались против проекта статьи 40(3).

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

19. С учетом изложенных ниже замечаний технического характера пункты (a) и (c) проекта статьи 41 являются приемлемыми. Однако проект пункта (b)

сложен для чтения, неясен по смыслу и содержит повторы. Поскольку вступительная формулировка проекта статьи 41 относится как к пункту (а), так и к пункту (b), совершенно непонятно, с какой целью во второй части пункта (b) еще раз повторяются положения, которые уже следуют из вступительной формулировки проекта статьи 41. Эту проблему можно легко решить путем исключения второй части пункта (b), начиная со слов "перевозчик может включить...".

20. Формулировка "перевозчик может доказать, что он" в проекте статьи 41(a)(i), как представляется, противоречит положению о бремени доказывания, содержащемуся в проекте статьи 42(c), согласно которому сторона, которая утверждает, что перевозчик действовал недобросовестно, обязана это доказать.

21. Для устранения данных недочетов мы предлагаем следующую пересмотренную формулировку проекта статьи 41:

*"Статья 41. Оговорки в отношении описания и веса груза
в договорных условиях"*

Перевозчик, если он действует добросовестно при выдаче транспортного документа или транспортной электронной записи, может включать в отношении информации, упомянутой в статье 38(1)(a), 38(1)(b) или 38(1)(c), соответствующую оговорку для указания того, что перевозчик не несет ответственности за точность информации, представленной грузоотправителем по договору при следующих обстоятельствах:

- a) в отношении неконтейнерных грузов,*
 - i) если перевозчик не имел разумной возможности проверить информацию, представленную грузоотправителем по договору, он может включить заявление об этом в договорные условия, указав информацию, к которой оно относится, или*
 - ii) если перевозчик на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору неточной, он может включить оговорку с изложением того, что он разумно считает точной информацией;*
- b) в отношении контейнерных грузов,*
 - i) за исключением случаев, когда перевозчик [или исполняющая сторона] фактически проверяет груз внутри контейнера или ему иным образом становится фактически известно содержимое контейнера до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи, при том, однако, условии, что в таком случае перевозчик может включить такую оговорку, если он на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору в отношении содержимого контейнера, неточной;*
 - ii) перевозчик может сделать оговорку в отношении любого заявления о весе груза или весе контейнера и его содержимом с*

прямым указанием на то, что перевозчик не взвешивал контейнер, если

- i) перевозчик может доказать, что ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер, и грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились до поставки о том, что контейнер будет взвешиваться и вес будет указан в договорных условиях, или
- ii) перевозчик может доказать, что не существовало разумных средств проверки веса контейнера."

Проект статьи 43 – Доказательство prima facie и убедительное доказательство

22. Считаю неуместным положение о том, что необоротные документы являются убедительным доказательством, поскольку таким доказательством должны служить только оборотные документы, так как в этом случае третья сторона, покупающая груз, полагается на условия, указанные в оборотном документе при приобретении такого груза. Поэтому оба варианта, А и В, следует исключить.

Проект статьи 44 – Значение оговорок в качестве доказательства

23. Изложенное в сноске 154 предложение о придании правового значения тому, сдается ли контейнер целым и неповрежденным, может стать существенным источником неопределенности и разногласий. Кроме того, в альтернативной формулировке, как представляется, смешаны понятия ответственности за документы и ответственности за груз. По этой причине альтернативная формулировка, приведенная в сноске 154, неприемлема.

С. Задержка и нерешенные вопросы, касающиеся обязательств грузоотправителя по договору (главы 6 и 8)

24. На семнадцатой сессии Рабочей группы состоялось широкое обсуждение вопроса об ответственности грузоотправителя по договору за задержку, в ходе которого было рассмотрено несколько вариантов (см. A/CN.9/594, пункты 199-207). Несмотря на то, что никакого решения достичь не удалось, была выражена значительная поддержка принципу сбалансированности, согласно которому в проекте конвенции следует предусмотреть, что ответственность за задержку несет как перевозчик, так и грузоотправитель по договору, либо же такую ответственность не должен нести ни тот, ни другой.

25. Перевозчики по-прежнему решительно возражают против установления ответственности за задержку, если только между сторонами не существует специального соглашения на этот счет, за исключением ответственности за физическую утрату или повреждение груза или судна в результате задержки. В связи с этим мы полностью поддерживаем предложения, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.69.

26. Если документ A/CN.9/WG.III/WP.69 не получит достаточной поддержки и урегулирование вопроса об ответственности за задержку будет решено оставить на усмотрение национального законодательства, то для обеспечения определенности и предсказуемости в проекте конвенции необходимо установить некоторые ограничения относительно того, какие виды ответственности за задержку могут нести грузоотправители по договору или перевозчики согласно национальному законодательству, и, возможно, провести различие между бестарными и линейными перевозками. С учетом этого проект конвенции должен содержать следующие элементы:

1. В случае, если в результате задержки происходит физическое повреждение груза или судна, проект конвенции должен предусматривать положения об ответственности и ограничении ответственности перевозчика и грузоотправителя по договору в соответствии с пунктом 3 ниже;
 2. В проекте конвенции за государствами должно быть закреплено право распределять ответственность за задержку между перевозчиком и грузоотправителем по договору следующим образом:
 - i. перевозчик должен нести ответственность только за утрату грузом рыночной стоимости и аналогичные потери, непосредственно связанные с грузом и понесенные в результате задержки. Ответственность и пределы ответственности должны быть установлены в соответствии с пунктом 3 ниже;
 - ii. грузоотправитель по договору должен нести ответственность за утрату, непосредственно связанную с задержкой судна при загрузке, убытии, осуществлении рейса, прибытии или разгрузке. Ответственность и пределы ответственности должны быть установлены в соответствии с пунктом 3 ниже.
 3. Ответственность грузоотправителя по договору и перевозчика за задержку согласно проекту конвенции или национальному законодательству должна – для грузоотправителя по договору – быть сопоставима с ответственностью, обычно предусматриваемой за нарушение обязательств, и ограничиваться, например, стоимостью груза. Ответственность перевозчика должна определяться на основе общих положений об ответственности, содержащихся в проекте конвенции, и быть ограничена размером фрахта (т.е. суммой, эквивалентной однократному размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза).
27. Если вопросы ответственности за задержку будет решено включить в проект конвенции, а не оставлять их урегулирование на усмотрение национального законодательства, то соответствующие положения проекта конвенции должны основываться на тех же принципах, что и изложенные выше, в частности, предусматривать ограниченную ответственность грузоотправителя по договору и перевозчика за задержку и устанавливать предел ответственности обеих сторон.

Опасные грузы

28. На семнадцатой сессии Рабочей группы было решено существенно ограничить обязательства грузоотправителя по договору в отношении представления информации согласно проекту статьи 30 (b) путем принятия предложения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.69 (пункт 6) (см. A/CN.9/594, пункты 190-194). С учетом этого изменения считаем оправданным добавить положение о строгой ответственности грузоотправителя по договору за предоставление верной информации. Ссылку на пункты (b) и (c) проекта статьи 30, содержащуюся в обоих вариантах пункта 2 статьи 31, следует сохранить, а формулировку, предложенную в пункте 25 документа A/CN.9/WG.III/WP.67, принимать не следует.

D. Ограничение ответственности (главы 13 и 21)*Проект статьи 64 - Основания ограничения ответственности*

29. Мы твердо убеждены в целесообразности включения в проект статьи 64 (1) проекта конвенции ограничений, предусмотренных Гаагско-Висбийскими правилами. Как показывает исковая практика, подавляющее большинство исков подпадают под действие установленных пределов ответственности (см. сноску 2 в документе A/CN.9/WG.III/WP.34). Кроме того, включение в проект конвенции положений о пределах ответственности, предусмотренных Гаагско-Висбийскими правилами, приведет к значительному увеличению среднемировых пределов ответственности, используемых в современной практике. Предлагаем внести в проект статьи 64 следующие изменения:

"С учетом положений статьи 65 и пункта 1 статьи 66 ответственность перевозчика за нарушение его обязательств по настоящей Конвенции ограничивается 666,67 СПЗ за место или другую единицу отгрузки или 2 СПЗ за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда был согласован и оплачен адвалорный фрахт или когда характер и стоимость груза были заявлены грузоотправителем по договору до отгрузки и включены в договорные условия [или когда перевозчик и грузоотправитель по договору согласовали большую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье]."

30. Следует ли включить в текст статьи формулировку в квадратных скобках, будет зависеть от результатов обсуждения проекта статьи 94.

31. Крайне важно, чтобы любая ответственность, возникающая в результате нарушения перевозчиком его обязанностей и обязательств по проекту конвенции, подлежала ограничению. По нашему мнению, содержащаяся в проекте статьи 64 формулировка *"за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции"* служит именно этой цели. Таким образом, ненадлежащая сдача груза и указание неверных сведений о грузе являются нарушением обязательств по проекту конвенции, в связи с которым перевозчик может нести ответственность, при том что он имеет право на ограничение ответственности (разумеется, за исключением случаев преднамеренного нарушения обязательств).

32. В проекте конвенции необходимо также предусмотреть право на ограничение ответственности за задержку в соответствии с национальным законодательством. В связи с этим обращаем внимание на изложенные выше замечания относительно вопроса о задержке.

33. Мы решительно возражаем против проекта статьи 64(2) в обоих вариантах и поддерживаем его исключение. Любой договор перевозки, подпадающий под действие проекта конвенции, обязательно должен предусматривать морской этап перевозки, и в подавляющем большинстве случаев морской этап перевозок, подпадающих под действие проекта конвенции, должен быть наиболее значительным по времени и протяженности. При таких обстоятельствах в случае скрытых повреждений вполне логично применять правила об ответственности и ее ограничении, предусмотренные для морского этапа перевозки. Разумеется, в ряде случаев морской этап перевозки может быть совсем незначительным, например, в случае перевозки грузов с севера Швеции на юг Италии с переправой на пароме через пролив Эресунн. По нашему мнению, практически во всех подобных случаях можно установить, произошло ли повреждение во время паромной переправы или же на одном из этапов наземной перевозки. Мы не уверены, что предложения, содержащиеся в вариантах А и В, будут действительно выгодны истцам, с учетом того, что, как показывает опыт, подавляющее большинство исковых требований укладывается в пределы ответственности, установленные Гаагско-Висбийскими правилами. Мы также опасаемся, что увеличение ответственности за скрытые повреждения будет удерживать морских перевозчиков от использования документов на смешанные перевозки и приведет к увеличению расходов по страхованию. Если дело касается более крупных исковых требований, перевозчик сделает все возможное, чтобы определить, на каком этапе произошло повреждение груза, для того чтобы иметь возможность подать регрессный иск против перевозчика, осуществлявшего перевозку по субдоговору. Весьма сомнительной представляется и лежащая в основе вариантов А и В предпосылка, что значительное число исковых требований касается скрытых повреждений. Уже только по этой причине ни вариант А, ни вариант В не заслуживают поддержки. Кроме того, эти предложения создадут большую неопределенность, особенно если будет сохранена ссылка на национальное законодательство.

Проект статьи 104 – Изменение сумм ограничения

34. Мы сомневаемся в уместности использования процедуры автоматического внесения поправок в рамках частноправового документа. Однако в случае утверждения пределов ответственности, предусмотренных Гаагско-Висбийскими правилами, мы не будем возражать против данного положения. В таком случае мы поддержим принципы, изложенные в документе A/CN.9/WG.III/WP.34 (раздел II).

35. Проект статьи 104(5) разработан на основе Афинской конвенции, поэтому перечисленные в нем факторы больше подходят для публично-правового документа, касающегося в первую очередь урегулирования исковых требований, связанных с гибелью пассажиров или причинением им телесных повреждений. Однако проект конвенции касается в первую очередь исковых требований, связанных с имуществом коммерческих сторон. По нашему мнению, при принятии решения по предложению об изменении пределов ответственности

помимо факторов, перечисленных в статье 104(5), необходимо также учитывать среднюю стоимость перевозимых грузов и средний уровень фрахтовых ставок.

36. Мы не отрицаем необходимости учитывать изменения в показателях денежной стоимости, однако хотели бы отметить, что значение имеет и целый ряд других факторов, например вид и стоимость сырьевых товаров, снижение реальной стоимости многих потребительских товаров, повышение качества тары и транспортных услуг в целом. Кроме того, результаты предварительных исследований говорят о том, что со временем можно ожидать значительного снижения сравнительной стоимости фрахтовых ставок.

Е. Право предъявлять иски и срок исковой давности (главы 14 и 15)

Глава 14 - Право предъявлять иски

37. Мы очень сомневаемся в целесообразности включения данной главы в проект конвенции. Ее следует исключить. Право на иск обычно регулируется общими нормами, действующими в большинстве правовых систем, и пытаться разработать для рассматриваемых случаев специальные нормы, которые могут отличаться от норм, предусмотренных национальным законодательством, может оказаться сложной, а возможно, и невыполнимой задачей.

Глава 15 - Срок исковой давности

Проект статьи 69 - Исковая давность

38. Мы предлагаем сохранить положение о годичном сроке давности, содержащееся в варианте А проекта статьи 69. С учетом современных скоростных средств связи трудно представить, зачем может понадобиться продлевать данный срок. В настоящее время в национальных законодательствах наблюдается тенденция к сокращению погасительных сроков. Считаем, что сферу действия варианта А проекта статьи 69 следует расширить на охват морских исполняющих сторон и в то же время ограничить ее исками против перевозчиков и морских исполняющих сторон, заключивших договор. Мы предлагаем это с учетом того, что в проекте конвенции отсутствуют положения о юрисдикции и аналогичных вопросах, касающихся грузоотправителей по договору. В связи с этим возбуждение судебного разбирательства против грузоотправителей по договору может оказаться более сложной задачей, для которой может потребоваться более долгий срок давности, и поэтому данный вопрос, возможно, целесообразнее оставить на усмотрение национального законодательства.

Проект статьи 72 - Иск о возмещении

39. Считаем более предпочтительным вариант В проекта статьи 72 (b).

Проект статьи 74 - Иски в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру

40. См. замечания к проекту статьи 40 выше.