

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: Limited
21 September 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****Связь с другими конвенциями****Записка Секретариата*****Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1-2	2
II. Связь между проектом конвенции и другими документами, касающимися международной морской перевозки грузов	3-7	2
III. Связь между проектом конвенции и документами, касающимися неморской перевозки грузов	8-53	4
A. Ограниченный сетевой подход к ответственности перевозчика при перевозках "от двери до двери"	14-19	5
B. Сфера применения сетевой системы, предусмотренной в проекте статьи 27	20-31	7
C. Режим нелокализованной потери или повреждения	32-36	12
D. Другие возможные случаи отхода от императивных режимов неморских транспортных конвенций	37-41	14
E. Связь между проектами статей 89 и 90	42-53	15
IV. Связь между проектом конвенции и другими международно-правовыми документами	54-55	19

* Задержка в представлении настоящего документа обусловлена большой загруженностью Секретариата в связи с подготовкой документов к данной сессии.



I. Введение

1. В рамках подготовки к восемнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) и в целях содействия рассмотрению Рабочей группой главы 21, содержащей заключительные положения проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, Секретариат подготовил записку о связи проекта конвенции с другими международно-правовыми документами с учетом различных мнений и замечаний, высказывавшихся по данной теме? и прежде всего по вопросу о применении проекта конвенции к перевозкам "от двери до двери". В настоящей записке представлена информация о связи между проектом конвенции и другими правовыми документами, касающимися международной морской перевозки грузов, между проектом конвенции и правовыми документами, касающимися неморской международной перевозки грузов, и между проектом конвенции и международно-правовыми документами, не относящимися к перевозке грузов.

2. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению, что вопросы, касающиеся перевозки "от двери до двери" и возможных коллизий между проектом конвенции и другими международными документами, регулирующими перевозку неморскими транспортными средствами, уже рассматривались в документе A/CN.9/WG.III/WP.29. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть данный документ вместе с настоящей запиской, имея, однако, при этом в виду, что анализ, приведенный в документе A/CN.9/WG.III/WP.29, проводился в то время, когда возможность предъявления прямых исков в соответствии с проектом конвенции еще не была ограничена исками между договаривающимися сторонами основного договора морской перевозки, что само по себе сократило число возможных коллизий с другими конвенциями по сравнению с ситуацией, предусматриваемой в документе A/CN.9/WG.III/WP.29.

II. Связь между проектом конвенции и другими документами, касающимися международной морской перевозки грузов

3. Проект конвенции полностью охватывает вопросы, являющиеся предметами Международной конвенции 1924 года об унификации некоторых правил о коносаменте ("Гаагские правила")¹, Протокола 1968 года об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (обычно вместе с предыдущим документом именуемого "Гаагско-Висбийские правила")², и Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года ("Гамбургские правила")³.

4. Поскольку предмет данных документов совпадает, применение проекта конвенции между ее сторонами не совместимо с применением между теми же сторонами других, более ранних договоров, касающихся международной морской перевозки грузов. В связи с этим в заключительные положения проекта конвенции было сочтено целесообразным включить требование о том, чтобы государства, намеревающиеся стать участниками проекта конвенции, денонсировали определенные поименованные договоры, касающиеся

международной морской перевозки грузов, участниками которых они могут являться. В соответствии с этим в статье 102 проекта конвенции предусмотрено, что государство, желающее стать участником проекта конвенции, должно денонсировать Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила и Гамбургские правила. Текст статьи разработан на основе пунктов 3 и 6 статьи 99 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров ("Конвенция Организации Объединенных Наций о купле-продаже")⁴ и статьи 31 Гамбургских правил.

5. Подход, взятый за основу в проекте статьи 102, имеет то преимущество, что он позволяет обеспечить максимальную определенность относительно применимого права, поскольку после денонсации договора он перестает иметь законную силу в денонсировавшем его государстве. Вместе с тем было высказано предположение о том, что такой подход может иметь один потенциальный недостаток, поскольку денонсация Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил лишит перевозчиков и грузоотправителей в денонсировавшем эти правила государстве возможности пользоваться единым правовым режимом со своими партнерами в государствах, которые еще не присоединились к проекту конвенции, однако являются участниками другого правового документа, регулирующего международную морскую перевозку грузов.

6. В связи с этим Секретариат обратил внимание Рабочей группы на альтернативный подход, использованный в статье 55 Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года ("Монреальская конвенция")⁵ (см. документ A/CN.9/WG.III/WP.56, сноска 302). Подход, используемый в статье 55 Монреальской конвенции, основанной на статье 3 Венской конвенции о праве международных договоров⁶, не требует официальной денонсации ранее существовавших договоров, но, скорее, устанавливает, что Монреальская конвенция имеет преимущественную силу в отношениях между государствами-участниками, которые также являются участниками другой конвенции по тому же вопросу. При таком подходе государство, которое становится участником проекта конвенции, будет применять новый режим в соответствии с проектом статьи 8 в отношении перевозок из государств или в государства, которые уже стали участниками проекта конвенции. Однако то же самое государство будет применять ранее действовавший режим в отношении договоров перевозки, к которым будут применимы положения таких предшествующих конвенций, если факторы, обуславливающие их применение, связаны с государствами, которые по-прежнему являются участниками предшествующих конвенций. По мере того как участниками проекта конвенции будет становиться все большее число государств, новый режим постепенно сменит ранее действовавшие режимы.

7. Вместе с тем следует отметить, что в результате применения такого подхода в государстве-участнике проекта конвенции могут возникнуть два параллельных правовых режима, соответствующих новой и предшествующим конвенциям. Кроме того, подход, используемый в Монреальской конвенции, может создавать трудности в ряде стран, в которых согласно их конституционному праву предусмотрено прямое действие международных договоров и конвенций после их ратификации и опубликования в стране. В таких

странах более поздний договор автоматически становится элементом внутренней правовой системы, заменяя ранее действовавший режим.

III. Связь между проектом конвенции и документами, касающимися неморской перевозки грузов

8. Связь между проектом конвенции и другими документами, касающимися международной перевозки грузов неморскими видами транспорта, ранее подробно обсуждалась Рабочей группой, при этом особое внимание уделялось предполагаемой сфере применения проекта конвенции в отношении перевозки "от двери до двери" (см. документ A/CN.9/510, пункты 26-32; документ A/CN.9/526, пункты 219-267, и документ A/CN.9/544, пункты 20-50).

9. На своей девятой сессии (Нью-Йорк, 15-26 апреля 2002 года) Рабочая группа рассмотрела вопрос о целесообразности и возможности распространения сферы применения проекта конвенции на перевозки "от двери до двери" (см. документ A/CN.9/510, пункты 26-32). Было высказано мнение о том, что включение в проект конвенции операций по перевозке грузов "от двери до двери" будет в большей степени отвечать интересам коммерческого сообщества, так как большинство договоров морской перевозки, особенно в сфере линейных контейнерных перевозок, обычно предусматривают неморской этап (см. документ A/CN.9/510, пункт 30). При этом было отмечено, что, даже в том случае, если в основу проекта конвенции будет положена концепция перевозок "от двери до двери", он не должен будет заменить собой такие подлежащие обязательному применению конвенции о перевозке грузов неморским транспортом, как Конвенция 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)⁷ и Конвенция 1980 года о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КМЖП-МГК)⁸ с последующими изменениями (см. документ A/CN.9/510, пункт 30). При этом было указано, что, хотя проект конвенции и должен, по возможности, устранять коллизии с подлежащими обязательному применению конвенциями о перевозке грузов неморским транспортом, он не призван служить всеобъемлющим правовым документом о смешанных перевозках (см. документ A/CN.9/510, пункт 28).

10. После обстоятельного обмена мнениями Рабочая группа пришла к заключению, что с учетом потребностей мировой торговли и требований, предъявляемых современным этапам развития международных контейнерных перевозок, при дальнейшем обсуждении проекта конвенции целесообразно исходить из того, что он будет охватывать все операции перевозки грузов "от двери до двери", и просила Комиссию одобрить такой подход (см. документ A/CN.9/510, пункт 30).

11. В ответ на эту просьбу Комиссия на своей тридцать пятой сессии (Нью-Йорк, 17-28 июня 2002 года) одобрила в качестве рабочего варианта предложение о том, что проект конвенции должен охватывать операции по перевозке грузов "от двери до двери", при условии дальнейшего рассмотрения сферы применения проекта конвенции после того, как Рабочая группа закончит рассмотрение его основных положений и сформирует более полное представление об их функционировании в контексте перевозок "от двери до двери"⁹.

12. Такое решение было принято в связи с особой важностью, которую имеет возможность применения проекта конвенции к перевозкам "от двери до двери", поскольку новый правовой документ, предназначенный для применения на глобальном уровне, обязательно должен отражать потребности мировой торговли и современные требования, существующие в сфере международных морских контейнерных перевозок. Было также признано, что в современных условиях перевозка грузов часто осуществляется двумя или более видами транспорта как до, так и после морского этапа перевозки. Действительно, в большинстве действующих транспортных конвенций, включая КДПГ, которые регулируют перевозку грузов отдельными видами наземного транспорта, уже признается необходимость в выработке определенной схемы, учитывающей реальную ситуацию в сфере торговли. Помимо статьи 2 КДПГ, в этой связи можно также упомянуть пункты 3 и 4 статьи 1 и статью 38 КМЖП-МГК с поправками, внесенными Протоколом 1999 года о внесении изменений, статью 2 Будапештской конвенции 2000 года о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)¹⁰, пункт 5 статьи 18 и статью 31 Конвенции 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, с изменениями, внесенными Протоколом, подписанным в Гааге 28 сентября 1955 года, и Протоколом № 4, подписанным в Монреале 25 сентября 1975 года (Варшавская конвенция)¹¹; а также пункт 4 статьи 18 и статью 38 Монреальской конвенции.

13. Приняв за основу концепцию перевозки "от двери до двери", Рабочая группа отошла от принципа, предусмотренного в Гамбургских правилах, применение которых ограничено перевозками "от порта до порта". В то же время Рабочая группа признала, что при разработке проекта конвенции не нужно стремиться к тому, чтобы заменить все действующие режимы, регулирующие перевозку грузов отдельными видами транспорта, единой системой, регулирующей любые смешанные перевозки. Таким образом, расширение сферы применения проекта конвенции не противоречит общему принципу, отраженному в пункте 5 статьи 25 Гамбургских правил, который предусматривает возможность дальнейшего применения действующих конвенций, применимых к договорам перевозки груза главным образом неморским транспортом.

А. Ограниченный сетевой подход к ответственности перевозчика при перевозках "от двери до двери"

14. На своей одиннадцатой сессии (Нью-Йорк, 24 марта – 4 апреля 2003 года) Рабочая группа обсудила возможные варианты решения вопросов, связанных с перевозкой грузов "от двери до двери" (см. документ A/CN.9/526, пункты 219-239, а также документ A/CN.9/WG.III/WP.29). Было отмечено, что в принципе такие перевозки могут регулироваться на основе "унифицированной системы", "сетевой системы" или сочетания обеих систем. При этом было дано пояснение, что в соответствии с унифицированной системой для определения ответственности перевозчика применяются единые правила независимо от того, на какой стадии транспортировки и при перевозке каким видом транспорта произошли потеря, повреждение или задержка. Было также пояснено, что в соответствии с сетевой системой для определения ответственности перевозчика

могут применяться разные правила, предусмотренные для отдельных видов перевозки, в зависимости от того, на какой стадии транспортировки и при перевозке каким видом транспорта произошли потеря, повреждение или задержка, а в том случае, если место повреждения или потери не известно, применяются единые правила.

15. Было высказано мнение о том, что применение сетевой системы будет в наибольшей степени отвечать потребностям этой отрасли ввиду того важного значения, которое имеют неморские этапы перевозки в рамках перевозок "от двери до двери", прежде всего в сфере контейнерных перевозок, о чем свидетельствует тот факт, что в отрасли морских перевозок был разработан собственный вариант сетевой системы, получивший распространение благодаря широкому применению Правил ЮНКТАД/МТП для документов смешанных перевозок 1992 года¹² и комбинированного транспортного коносамента КОМБИКОН БИМКО 1995 года¹³ (см. документ A/CN.9/526, пункты 232 и 234).

16. В то же время определенная поддержка была выражена и принятию унифицированной системы ответственности за перевозку грузов "от двери до двери". Было высказано мнение о том, что унифицированная система ответственности в наибольшей степени отвечает специфике перевозок "от двери до двери" и что именно такой подход применяется в Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (Конвенция о смешанных перевозках)¹⁴. При этом было отмечено, что установление унифицированного режима ответственности будет соответствовать желанию представителей отрасли распространить на морские перевозки наметившуюся тенденцию к распространению сферы действия конвенций, регулирующих какой-либо один вид перевозки, на перевозки другими видами транспорта, предшествующие этому виду перевозки или следующие за ним (см. документ A/CN.9/526, пункт 223).

17. Рабочая группа подробно рассмотрела преимущества и недостатки сетевой и унифицированной систем ответственности применительно к перевозкам "от двери до двери". Согласно общему мнению, достигнутому на двенадцатой сессии Рабочей группы (Вена, 6-17 октября 2003 года), предпочтение было отдано ограниченной сетевой системе, предусмотренной в проекте статьи 27 в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 (бывший проект статьи 8 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32; первоначально проект статьи 4.2.1 в документе A/CN.9/WG.III/WP.21) (см. документ A/CN.9/544, пункты 20-27). Проект статьи 27 предусматривает, что в том случае, если потеря, повреждение или задержка, в связи с которыми предъявляется исковое требование, возникает на этапе перевозки, предшествующем морской перевозке или следующем за ней, преимущественную силу по сравнению с положениями проекта конвенции будут иметь положения международной конвенции, которые конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок исковой давности, в той мере, в какой такая международная конвенция является применимой и ее положения об ответственности носят обязательный характер.

18. Сетевая система ответственности, предусмотренная в пункте 1 проекта статьи 27, является ограниченной сразу с двух точек зрения. Во-первых, она ограничивается вопросом ответственности перевозчика. Во всех других вопросах, регулируемых проектом конвенции, помимо вопросов, касающихся

ответственности перевозчика, ограничения ответственности и сроков для предъявления исков, будут применяться положения проекта конвенции независимо от наличия любых иных положений в других применимых конвенциях (A/CN.9/WG.III/WP.29, пункт 72, см. также пункты 73-105, в которых рассматривается возможность применения коллидирующих конвенций по другим вопросам помимо ответственности перевозчика, пределов ответственности и сроков для предъявления исков). Во-вторых, ограниченная сетевая система применяется только в тех случаях, когда в результате расширительного толкования сферы применения какой-либо транспортной конвенции о перевозке грузов одним видом транспорта может возникнуть коллизия между положениями об ответственности, предусмотренными в проекте конвенции, и положениями об ответственности, предусмотренными в такой конвенции о перевозке одним видом транспорта.

19. Таким образом, суть такой ограниченной сетевой системы состоит в том, что в случае, если обе конвенции считаются применимыми к определенному договору перевозки и если повреждение груза произошло на неморском этапе перевозки, соответствующие императивные положения об установлении ответственности наземного перевозчика "применяются непосредственно к договорным отношениям между перевозчиком, с одной стороны, и грузоотправителем по договору или грузополучателем – с другой" (A/CN.9/WG.III/WP.29, пункт 52). Это значит, что к таким отношениям применяются положения проекта конвенции в сочетании с положениями, применимыми в обязательном порядке к внутренним перевозкам, в то время как к отношениям между перевозчиком и субподрядчиком, осуществляющим внутреннюю перевозку, применяются лишь положения, касающиеся внутренних перевозок (дополняемые по мере необходимости любыми применимыми положениями внутригосударственного законодательства) (A/CN.9/WG.III/WP.29, пункт 52).

В. Сфера применения сетевой системы, предусмотренной в проекте статьи 27

20. Ограниченная сетевая система, предусмотренная в проекте статьи 27, вызвала ряд критических замечаний со стороны некоторых организаций и специалистов. Так, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) в своем письме Секретариату высказал мнение о том, что в случае применения ограниченной сетевой системы проект конвенции вступит в коллизию с другими международными соглашениями и будет противоречить нормам общего права международных договоров¹⁵. В письме МСАТ, в частности, говорится, что проект статьи 27 противоречит пункту 5 статьи 1 КДПГ, согласно которому в Конвенцию запрещается вносить изменения, не оговоренные в тексте самой Конвенции, а также пункту 1 статьи 41 Венской конвенции о праве международных договоров, который за некоторыми исключениями запрещает изменение многостороннего договора несколькими из его участников. Аналогичный довод против применения сетевой системы уже приводился на одиннадцатой сессии Рабочей группы, в ходе которой было отмечено, что пункт 1 проекта статьи 27 в его нынешнем виде "не позволяет решить проблему коллизии конвенций, поскольку в нем признается преимущественная сила только

отдельных положений применимых конвенций, регулирующих перевозки одним видом транспорта" (см. документ A/CN.9/526, пункт 246).

21. Критические замечания высказывались и по поводу практического применения ограниченной сетевой системы. Утверждалось, что проект статьи 27 может привести к нежелательным последствиям, так как он отходит от положений договоров о наземных перевозках, которые лучше приспособлены для регулирования неморской перевозки грузов, чем положения проекта конвенции. Кроме того, было высказано мнение о том, что, поскольку в проекте статьи 27 предусмотрено, что императивные положения других правовых документов имеют преимущественную силу только в вопросах, касающихся "ответственности перевозчика, ограничения ответственности или срока исковой давности", подлежащие применению нормы будут представлять собой "сочетание отдельных положений применимого режима, регулирующего отдельный вид перевозок, в толковании соответствующего суда или арбитражного суда, и остальной части положений [проекта конвенции]"¹⁶. В результате образуется "лишенная четких границ совокупность различных режимов, которые не предназначались для дополнения друг друга", из которой не будет ясно следовать, какие нормы следует применять к договору перевозки¹⁷. Кроме того, было отмечено, что провести четкое различие между положениями, которые "конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности и срок исковой давности", и другими императивными положениями международной конвенции или внутреннего законодательства, регулирующими перевозку грузов тем или иным видом транспорта, не всегда возможно. С учетом уже имеющихся расхождений в толковании некоторых действующих конвенций об отдельных видах перевозок было отмечено, что положения о юрисдикции, содержащиеся в других конвенциях, могут существенно влиять на позицию истца и, тем самым, на ответственности перевозчика¹⁸.

22. Рассматривая первое критическое замечание, оставим в стороне теоретический вопрос о том, может ли какое-либо положение последующего договора по вопросу, прямо не рассматриваемому в предшествующем договоре, касающемся иного правоотношения, считаться изменением такого предшествующего договора согласно нормам международного публичного права. Поскольку проект конвенции касается иного типа договоров, чем договоры, о которых говорится, в частности, в КДПГ, пункт 1 статьи 27 следует рассматривать как положение, которое координирует порядок применения режима ответственности, предусмотренного проектом конвенции, и режимов ответственности, предусмотренных другими конвенциями, например КДПГ, а не вносит изменение в нормы ответственности, установленные другими конвенциями.

23. Сферы применения проекта конвенции и действующих транспортных конвенций о перевозке грузов отдельными видами транспорта, в принципе, должны взаимно исключать друг друга (см. документ A/CN.9/WG.III/WP.29, пункты 54-71). Таким образом, пункт 1 проекта статьи 27, по идее, будет применяться только в том случае, если будет сочтено, что действие каких-либо из таких других конвенций "в соответствии с их условиями" также распространяется на договоры перевозки, предусматривающие перевозку иными видами транспорта помимо основного вида перевозки, регулируемого такой

конвенцией. За исключением подобных случаев, когда в результате расширительного толкования сферы применения какой-либо транспортной конвенции об отдельном виде перевозки будет сочтено, что такая конвенция может применяться к перевозкам "от двери до двери", включающим перевозку морем, к которым в соответствии с проектом статьи 8 будут также применяться положения проекта конвенции, между проектом конвенции и действующими транспортными конвенциями о перевозке грузов отдельными видами транспорта, в принципе, не должно возникать никаких коллизий.

24. Кроме того, статью 27 следует рассматривать в сочетании с другими положениями, определяющими сферу применения проекта конвенции. Так, согласно пункту 1 проекта статьи 19, перевозчик несет ответственность перед грузоотправителем по договору и грузополучателем за действия и бездействие любой исполняющей стороны и любых других лиц, которые обязуются исполнить любые обязательства перевозчика по договору перевозки, в соответствии с правилами об ответственности, предусмотренными в проекте конвенции. Тем не менее в ходе обсуждения Рабочая группа согласилась с предложением о том, что проект документа должен охватывать лишь морские исполняющие стороны (т.е. те стороны, которые обычно охватываются в документе перевозки "от порта до порта") и что из режима ответственности, устанавливаемого проектом конвенции, следует прямо исключить неморские исполняющие стороны, несмотря на то, что перевозчик будет по-прежнему нести ответственность за их действия перед грузоотправителем по договору и грузополучателем (см. документ A/CN.9/544, пункт 23).

25. Таким образом, проект конвенции не будет вступать в коллизию с другими конвенциями в вопросах предъявления регрессных исков перевозчиком, осуществляющим перевозку груза "от двери до двери", к неморской исполняющей стороне (т.е. исков со стороны перевозчика в отношении субподрядчика, осуществляющего внутреннюю перевозку груза), которые будут и впредь регулироваться применимым законодательством вне рамок проекта конвенции. Уже одно это обстоятельство значительно ограничивает число возможных коллизий между проектом конвенции и другими международными конвенциями и императивными нормами внутреннего законодательства, устанавливающими ответственность перевозчика при перевозке грузов другими видами транспорта. Рабочая группа признала необходимость более четко прописать отразить этот момент и соответствующим образом скорректировать сферу применения проекта конвенции (см. A/CN.9/544, пункты 20-27). В соответствии с этим решением в проект конвенции было добавлено понятие "морской исполняющей стороны", чтобы таким образом ограничить прямые иски, которые могут предъявляться в соответствии с проектом конвенции, исками между договаривающимися сторонами договора морской перевозки и исками в отношении морской исполняющей стороны (см. документ A/CN.9/544, пункты 28-42).

26. В отношении критических замечаний, высказанных по поводу практического применения ограниченной сетевой системы, предусмотренной в пункте 1 проекта статьи 27, следует отметить, что подход, лежащий в основе пункта 1 проекта статьи 27, не является абсолютно новым. Например, получивший широкое распространение коносамент смешанной транспортировки Бимко (КОМБИКОН) содержит, в частности, следующие положения:

"9. Основная ответственность

1) Перевозчик несет ответственность за потерю или повреждение груза, произошедшие с момента получения им груза на свое попечение и до момента его сдачи [...].

11. Специальные положения об ответственности и компенсации.

"1) Независимо от положений, предусмотренных в пунктах 9 и 10 настоящего Коносамента, если можно доказать, где произошла потеря или повреждение груза, Перевозчик и Коммерсант имеют право, в том что касается ответственности Перевозчика, потребовать установления такой ответственности на основании положений какой-либо международной конвенции или внутригосударственного законодательства:

a) от положений которых нельзя отступить в частном правовом договоре в ущерб интересам истца и

b) положения которых применялись бы в том случае, если бы Коммерсант заключил отдельный и прямой договор с Перевозчиком в отношении конкретного этапа перевозки, на котором произошла потеря или повреждение, и получил бы в подтверждение этого какой-либо конкретный документ, который должен быть выдан, когда применяются такая международная конвенция или такое внутригосударственное законодательство.

2) В той мере, в какой к морской перевозке не применяются, в силу положений подпункта 1 пункта 11, императивные нормы права, ответственность Перевозчика в отношении перевозки морем устанавливается на основании [...] Гагско-Висбийских правил. Гагско-Висбийские правила также применяются для установления ответственности Перевозчика в отношении перевозки грузов по внутренним водным путям, как если бы такая перевозка осуществлялась морем [...]."

27. В отличие от пункта 1 проекта статьи 27 в коносаменте КОМБИКОН не указано, какие императивные положения соответствующей "международной конвенции или внутригосударственного законодательства" будут применяться вместо Гагско-Висбийских правил. Однако из формулировки "Перевозчик и Коммерсант имеют право, в том что касается ответственности Перевозчика, потребовать установления такой ответственности на основании положений какой-либо международной конвенции или внутригосударственного законодательства" явно следует, что предусмотренная в коносаменте "сетевая система" ограничивается положениями, непосредственно касающимися установления ответственности перевозчика. Таким образом, несмотря на то, что формулировка пункта 1 проекта статьи 27 отличается от соответствующих положений коносамента КОМБИКОН, практическое применение ограниченной сетевой системы, предусмотренной в пункте 1 проекта статьи 27, будет соответствовать уже принятым в данной отрасли нормам.

28. Тот факт, что пункт 1 проекта статьи 27 предусматривает ограниченную сетевую систему ответственности перевозчика, не создает противоречий с системой ответственности, которую предусматривают или могут предусматривать действующие или будущие транспортные конвенции о

перевозке грузов отдельными видами транспорта. Напротив, можно сказать, что в контексте перевозок, охваченных проектом конвенции, такая система позволяет избежать коллизий, которые, вероятно, возникли бы в отсутствие подобного положения, поскольку в таком случае у судей и арбитров не было бы никаких ориентиров для определения того, какие правила следует применять для установления ответственности перевозчика в случае локализованной потери или повреждения. Согласно принципу, предусмотренному в пункте 1 проекта статьи 27, преимущественную силу имеют такие положения других конвенций, которые конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок исковой давности и носят обязательный характер. Упоминание о положениях, которые "конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок исковой давности", логически следует из контекста данного положения, которое касается определения ответственности перевозчика. Положения, которые в каком-либо конкретном случае не имеют отношения к установлению ответственности перевозчика, не должны заменять собой соответствующие положения проекта конвенции. Как представляется, данное положение в своем нынешнем виде имеет достаточно широкую формулировку, которая позволяет судам и арбитражным судам по собственному усмотрению решать вопрос о том, какие императивные положения других конвенций "конкретно предусматривают" ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок исковой давности и, таким образом, имеют преимущественную силу по сравнению с положениями проекта конвенции.

29. Однако, если Рабочая группа во избежание неопределенности все же сочтет целесообразным внести дополнительные уточнения по данному поводу, она, возможно, пожелает учесть то соображение, что в проекте конвенции было бы желательно четко отразить один из основных элементов компромиссного решения, достигнутого на двенадцатой сессии Рабочей группы, согласно которому в положениях проекта конвенции, "касающихся обязательств и ответственности исполняющих сторон", следует делать ссылку лишь на морские исполняющие стороны, и что проект конвенции необходимо пересмотреть "в целях создания прямых оснований для предъявления иска в отношении только морских исполняющих сторон" (см. A/CN.9/544, пункт 21). В связи с этим Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о добавлении в соответствующее место в тексте следующего положения:

"Настоящая Конвенция не устанавливает прямого основания для предъявления исков грузоотправителем по договору, грузополучателем или любым иным лицом в отношении [любого лица, кроме перевозчика или морской исполняющей стороны] [неморской исполняющей стороны]".

30. Как представляется, добавление положения, которое будет прямо ограничивать возможность предъявления прямых исков согласно проекту конвенции исками между договаривающимися сторонами договора морской перевозки и исками в отношении морской исполняющей стороны (и, таким образом, обеспечивать возможность применения других императивных правовых норм, при наличии таковых, к отношениям между перевозчиком и неморскими исполняющими сторонами) позволит устранить остающиеся опасения по поводу возможных коллизий с другими конвенциями, о которых

говорилось на предыдущих сессиях (см. документ A/CN.9/WG.III/WP.29, пункты 72-110).

31. Если, несмотря на вышеизложенные соображения, Рабочая группа все же не будет уверена в том, что данных положений будет достаточно для того, чтобы избежать коллизий с режимами ответственности, предусмотренными другими конвенциями, то можно предположить два альтернативных варианта. Первый вариант мог бы состоять в том, чтобы распространить действие пункта 1 проекта статьи 27 на другие вопросы, помимо уже упомянутых в данном пункте, например, на вопросы, касающиеся обязательств грузоотправителя по договору, как это уже предлагалось ранее (см., например, документ A/CN.9/WG.III/WP.29, пункт 84). В качестве другого варианта Рабочая группа могла бы заменить ограниченную сетевую систему, предусмотренную в проекте статьи 27, "неограниченной" сетевой системой, допускающей применение всех соответствующих императивных положений транспортных конвенций о перевозке грузов отдельными видами транспорта в тех случаях, когда такие конвенции являются применимыми. Однако такой подход потребует пересмотра ранее принятого Рабочей группой стратегического решения в пользу применения ограниченной сетевой системы, которая, по мнению Рабочей группы, позволит обеспечить более высокую степень унификации, чем неограниченная система (см. документ A/CN.9/544, пункты 23, 24 и 47).

С. Режим нелокализованной потери или повреждения

32. В дополнение к ограниченной сетевой системе ответственности за локализованный ущерб в проекте конвенции предусмотрена унифицированная система ответственности на случай нелокализованной потери или повреждения. Так, в пункте 2 проекта статьи 27 содержится ссылка на пункт 2 проекта статьи 64, в котором предусмотрено, что в случае нелокализованной потери или повреждения применяется наиболее высокий предел ответственности, устанавливаемой в международно-правовых документах, регулирующих различные этапы перевозки.

33. Пункт 2 проекта статьи 64 был добавлен в соответствии с пожеланием, высказанным на одиннадцатой сессии Рабочей группы. Тогда было высказано мнение, что пределы ответственности, устанавливаемые в Гаагско-Висбийских правилах, являются слишком низкими для того, чтобы быть приемлемыми в качестве субсидиарной нормы в случае нелокализованного ущерба, и что в таких случаях должны применяться более высокие пределы ответственности. На той же сессии было высказано мнение о том, что в проект документа следует внести изменения с тем, чтобы отразить принцип, заключающийся в том, что, если перевозчик пожелает избежать применение более высоких пределов ответственности, на нем должно лежать бремя доказывания того, что повреждения были причинены на том или ином конкретном этапе перевозки (см. документ A/CN.9/526, пункт 264). Рабочая группа обсудила пункт 2 проекта статьи 64 на своей двенадцатой сессии и согласилась с целесообразностью сохранения данного положения в квадратных скобках до принятия Рабочей группой решения о пределе ответственности, который должен быть установлен в пункте 1 проекта статьи 64 (см. документ A/CN.9/544, пункты 43-50).

34. В ходе обсуждения предложения о добавлении пункта 2 в проект статьи 64 был задан вопрос о причинах применения проекта документа в качестве субсидиарного правила в случае нелокализованного ущерба. В ответ было повторено мнение о том, что основным соображением в этом вопросе должно являться обеспечение предсказуемости и определенности в отношении режима ответственности, применимого к нелокализованному ущербу (см. документ A/CN.9/526, пункт 262). Такой вывод логически вытекает из самой формулировки проекта статьи 27, которая была задумана как исключение из общего режима ответственности, устанавливаемого проектом конвенции. Предусмотренная в проекте конвенции система ответственности подразумевает, что в тех случаях, когда невозможно доказать, что потеря или повреждение груза или задержка произошли "до момента его погрузки на морское судно" или "после его выгрузки с морского судна до момента его сдачи грузополучателю" (т.е. если ущерб не "локализован"), применяется режим ответственности, предусмотренный проектом конвенции.

35. Рабочая группа, возможно, пожелает принять во внимание, что при применении унифицированной системы для определения ответственности за нелокализованный ущерб коллизии с императивными положениями конвенций о перевозке грузов отдельными видами транспорта, теоретически, могут возникать в тех случаях, а) когда какая-либо из таких конвенций может быть истолкована как охватывающая договоры перевозки, которые предусматривают перевозку иными видами транспорта, помимо основного вида перевозки, регулируемого такой конвенцией, и б) когда можно обоснованно утверждать, что предусмотренные такой конвенцией положения об ответственности могут применяться даже в том случае, когда невозможно доказать, что ущерб произошел на этапе перевозки, специально регулируемой такой конвенцией (нелокализованный ущерб). В случае расхождений между правилами об ответственности, предусматриваемыми проектом конвенции и коллидирующей конвенцией о перевозке одним видом транспорта, один и тот же иск может привести к разным результатам в зависимости от того, на основании какой конвенции он будет предъявлен. Вместе с тем было отмечено, что на практике возникновение такой коллизии маловероятно ввиду того, что согласно проекту конвенции возможность подачи прямых исков в соответствии с проектом конвенции ограничена исками между договаривающимися сторонами договора морской перевозки и исками в отношении морской исполняющей стороны. С учетом того, что грузоотправитель по договору, грузополучатель или другое заинтересованное лицо, как правило, не будут являться участниками субподрядного договора о перевозке груза неморскими транспортными средствами, который может подпадать под действие других конвенций, грузоотправитель по договору, грузополучатель или другое заинтересованное лицо в соответствии с проектом конвенции не будут иметь права на предъявление иска непосредственно субподрядчику перевозчика.

36. В любом случае Рабочая группа, возможно, сочтет целесообразным более четко согласовать правовые режимы, регулирующие локализованный ущерб согласно пункту 1 статьи 27 и нелокализованный ущерб согласно пункту 2 статьи 64, как это уже предлагалось ранее (см. документ A/CN.9/526, пункт 266). Такое уточнение будет полезным даже в том случае, если пункт 2 проекта статьи 64 будет исключен из проекта конвенции, поскольку она позволит отчетливо обозначить исключительный характер ограниченной сетевой системы,

предусмотренной в статье 27, и четко отразить тот факт, что проект конвенции имеет целью установить унифицированную систему ответственности в рамках перевозок "от двери до двери", которую, даже противники ограниченной сетевой системы признали одним из основных достоинств проекта конвенции¹⁹. Возможное уточняющее положение могло бы иметь следующую формулировку:

"Если в [пункте 1 статьи 27 и пункте 2 статьи 64] не предусмотрено иное, ответственность перевозчика и морской исполняющей стороны за потерю или повреждение груза или за задержку регулируются исключительно положениями настоящей Конвенции".

D. Другие возможные случаи отхода от императивных режимов неморских транспортных конвенций

37. Положения, содержащиеся в пункте 1 проекта статьи 27 в сочетании с унифицированной системой ответственности, предусмотренной на случай нелокализованного ущерба, должны в целом обеспечить определенность в отношении того, какие правила подлежат применению для определения ответственности перевозчика: если ущерб локализован, применяются императивные положения других конвенций, которые конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок исковой давности; если ущерб не локализован, применяются положения проекта конвенции. Разумеется, Рабочей группе в дальнейшем предстоит подробнее рассмотреть вопрос о том, какие из положений другой конвенции необходимо учитывать при определении ответственности перевозчика за локализованный ущерб. Однако в принципе данные правила могут служить приемлемым вариантом решения вопроса об установлении ответственности перевозчика. С учетом того, что согласно проекту конвенции возможность предъявления исков ограничивается исками в отношении перевозчика и морской исполняющей стороны, данная система, как представляется, в целом позволяет избежать коллизий между различными режимами ответственности. Можно утверждать, что в проект конвенции уже заложены реальные механизмы для решения вопросов, с которыми на практике будет связано большинство частноправовых споров, вытекающих из договоров перевозки, регулируемых проектом конвенции (т.е. ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза или за задержку).

38. Однако, как уже отмечалось выше (см. пункт 18), проект конвенции в настоящее время не предусматривает механизма, позволяющего избегать коллизий с другими конвенциями по иным вопросам, помимо ответственности перевозчика, которые могут регулироваться такими конвенциями. Ранее уже были обозначены возможные области, в которых положения проекта конвенции могут расходиться с положениями некоторых других конвенций, регулирующих перевозку грузов другими видами транспорта. К ним относятся некоторые вопросы, касающиеся обязательств и ответственности грузоотправителя по договору за ущерб, причиняемый грузом, обязательств грузоотправителя по договору относительно предоставления информации, транспортных документов, права распоряжения грузом, сдачи груза и уступки прав (см. документ A/CN.9/WG.III/WP.29, пункты 72-105).

39. Можно считать, что число возможных коллизий уже удалось снизить благодаря ограничению сферы применения проекта конвенции. Как отмечается в ответе Секретариата ЮНСИТРАЛ на письмо МСАТ (см. пункт 20 выше), проект конвенции и КДПГ в силу самой сферы их действия предназначены для применения к разным договорам перевозки:

"... сфера применения проекта конвенции четко ограничена генеральным договором морской перевозки, по которому перевозчик обязуется перевезти груз из одного места в другое и который *должен* предусматривать международную морскую перевозку, в то время как КДПГ применяется к договорам международной дорожной перевозки, включая любые субдоговоры международной дорожной перевозки, которые могут быть заключены в рамках генерального договора морской перевозки. Таким образом, сфера применения этих двух документов в принципе должна быть взаимоисключающей".

40. Эти соображения с учетом соответствующих различий можно считать справедливыми и в отношении других видов перевозок. Однако, как уже отмечалось ранее (см. документ A/CN.9/WG.III/WP.29, пункты 115-116), такой вывод основан на предположении о том, что сфера применения конвенций, регулирующих перевозку грузов другими видами транспорта, не будет толковаться таким образом, который приведет к тому, что такие конвенции будут применяться к виду перевозки, регулируемому проектом конвенции.

41. Разумеется, проект конвенции не может содержать предписаний о том, каким образом следует толковать сферу применения других конвенций. Хотя возможность частичного совпадения сфер применения проекта конвенции и других конвенций нельзя полностью исключить, можно считать, что число возможных коллизий уже было значительно снижено благодаря согласованию положений о режимах ответственности за локализованный и нелокализованный ущерб и точному определению сферы применения проекта конвенции (подпункт (а) проекта статьи 1 в сочетании с проектом статьи 8).

Е. Связь между проектами статей 89 и 90

42. На одиннадцатой сессии Рабочей группы Секретариату было предложено подготовить положение о коллизии конвенций для возможного включения в текст проекта конвенции в случае возникновения необходимости в урегулировании вопроса о коллизии с другими транспортными конвенциями за рамками проекта статьи 27 (см. документ A/CN.9/526, пункт 250). Данная просьба была высказана после того, как Рабочей группе была выражена озабоченность по поводу того, что пункт 1 нынешнего проекта статьи 27 не позволяет решить проблему коллизии конвенций, поскольку в нем признается преимущественная сила только отдельных положений применимых конвенций, регулирующих перевозки одним видом транспорта. Тогда же было отмечено, что некоторые государства сочтут невозможным подписать более чем одну конвенцию о смешанных перевозках и что если проект документа будет представлять собой смешанный документ, то его ратификация может воспрепятствовать ратификации некоторыми государствами более широких конвенций о смешанных перевозках. Была также выражена обеспокоенность в

связи с тем, что государствам – участникам других документов, обладающих смешанными аспектами, например Монреальской конвенции или КМЖП, потребуется, возможно, денонсировать эти конвенции в пользу проекта документа (A/CN.9/526, пункт 246). В соответствии с данной просьбой в проект конвенции был в предварительном порядке добавлен проект статьи 89, основанный на пункте 5 статьи 25 Гамбургских правил и предусматривающий, что проект конвенции не препятствует применению других международных документов, которые уже действуют на дату принятия проекта конвенции и которые применяются императивным образом к договорам перевозки груза неморскими транспортными средствами.

43. На той же сессии в связи с обсуждением проекта статьи 16.1 (в документе A/CN.9/WG.III/WP.21), соответствующего нынешнему проекту статьи 91 (в документе A/CN.9/WG.III/WP.56), Секретариату было предложено внести в текст статьи уточнение, указывающее на преимущественную силу проекта конвенции по отношению к более ранним транспортным соглашениям, положения которых не совместимы с положениями проекта конвенции (см. документ A/CN.9/526, пункт 196). В связи с данной просьбой в проект конвенции был добавлен проект статьи 90, в котором говорится о преимущественной силе положений проекта конвенции по сравнению с положениями других соглашений, участниками которых могут являться участники проекта конвенции. При этом было пояснено, что в соответствии с положениями пункта 4 статьи 30 Венской конвенции о праве международных договоров данное положение не будет действовать в отношении государств, не являющихся участниками проекта конвенции (см. документ A/CN.9/WG.III/WP.32, сноска 232).

44. В отрыве от своего первоначального контекста проект статьи 89 и проект статьи 90 отражают два противоположных подхода к решению проблемы коллизии конвенций, и поэтому одновременное применение двух проектов статей в их нынешнем виде не представляется возможным.

45. Проект статьи 89 предусматривает возможность дальнейшего применения императивных положений транспортных конвенций о перевозке грузов отдельными видами транспорта. Данное положение можно рассматривать как дополнение к предусмотренной в проекте конвенции (и, прежде всего, в пункте 1 проекта статьи 27) ограниченной сетевой системе ответственности в рамках перевозок "от двери до двери". Проект статьи 89 можно понимать таким образом, что положение пункта 1 проекта статьи 27 об ограниченной преимущественной силе императивных положений об ответственности, предусмотренных другими транспортными конвенциями, регулирующими отношения между перевозчиком и грузоотправителем по договору или грузополучателем, никак не влияет на действие других транспортных конвенций, которые могут в императивном порядке применяться в отношениях между перевозчиком и неморской исполняющей стороной. В то же время проект статьи 89 можно считать противоречащим пункту 1 проекта статьи 27, так как в нем признается преимущественная сила других транспортных конвенций над положениями проекта конвенции во всех вопросах, помимо вопросов ответственности (которые уже упоминаются в пункте 1 проекта статьи 27), даже когда речь идет об отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору или грузополучателем, а не только между перевозчиком и

субподрядчиком, действия которого, как правило, будут регулироваться другими транспортными конвенциями.

46. Проект статьи 90, в свою очередь, устанавливает преимущественную силу проекта конвенции по отношению ко всем другим конвенциям, которые не совместимы с его положениями, включая конвенции о перевозке грузов неморскими транспортными средствами. Проект статьи 90, по всей видимости, призван способствовать всеобщему принятию унифицированной системы ответственности в рамках перевозок "от двери до двери". Однако в своей нынешней формулировке и в отрыве от остальных положений проекта конвенции проект статьи 90 может восприниматься как общая оговорка о преимущественной силе проекта конвенции по отношению ко всем договорам, которые могут содержать не совместимые с ним положения.

47. С учетом вышеизложенного Рабочая группа, возможно, пожелает пересмотреть статьи 89 и 90 в свете положений и общих принципов, с которыми они логически связаны.

48. Доводы, на основании которых проект статьи 89 был добавлен в проект конвенции, во многом схожи с аргументами в пользу включения пункта 5 в статью 25 Гамбургских правил, высказывавшимися на Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов (Гамбург, 6-31 марта 1978 года). Пункт 5 был добавлен в статью 25 Гамбургских правил после окончательного утверждения определения "договора морской перевозки" в пункте 6 статьи 1 Гамбургских правил, который гласит, что "договор, охватывающий перевозки морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем". Тогда было высказано мнение о том, что такое расширенное толкование понятия "договор перевозки" требует добавления в текст конвенции положения, которое будет предусматривать возможность дальнейшего применения других конвенций, охватывающих перевозку несколькими видами транспорта, поскольку Гамбургские правила не могут решить "основной проблемы международного урегулирования смешанной перевозки", так как в них отсутствует "положение в отношении случаев, в которых место совершения ущерба является неизвестным" и не предусмотрены "единообразные нормы для урегулирования некоторых процедурных вопросов"²⁰. Как представляется, большинство сторонников добавления пункта 5 в статью 25 Гамбургских правил были обеспокоены тем фактом, что в противном случае операции по перевозке грузов преимущественно неморскими транспортными средствами подпадут под действие конвенции, призванной регулировать исключительно морской этап смешанных перевозок²¹.

49. Рабочая группа, возможно, пожелает принять во внимание существенные различия между Гамбургскими правилами, согласно которым ответственность перевозчика охватывает только тот период "в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки", и проектом конвенции, согласно которому период ответственности может распространяться на всю операцию перевозки "от двери до двери". Кроме того, в отличие от Гамбургских правил, проект конвенции прямо предусматривает, какой правовой режим должен регулировать ответственность перевозчика за локализованный ущерб в рамках смешанной перевозки, и устанавливает

собственный режим ответственности для всех случаев, когда ущерб не был локализован. В контексте Гамбургских правил пункт 5 статьи 25 имел целью устранить возможную озабоченность по поводу того, что наземный этап смешанной перевозки, осуществляемой в соответствии с договором перевозки, подпадающим под действие Гамбургских правил, может оказаться в правовом вакууме. Рабочая группа, возможно, пожелает принять во внимание, что ситуация, рассматриваемая в проекте конвенции, существенно отличается от ситуации, регулируемой Гамбургскими правилами, и что, таким образом, в проект конвенции, возможно, не требуется добавлять положение, содержащееся в проекте статьи 89, по крайней мере в том виде, в каком оно сформулировано в Гамбургских правилах.

50. Кроме того, если Рабочая группа решит, что проект статьи 89 должен дополнять ограниченную сетевую систему, предусмотренную в пункте 1 проекта статьи 27, она, возможно, пожелает принять во внимание, что в данном положении, которое было предложено до внесения изменений в статус исполняющей стороны (см. пункты 24 и 25 выше), возможно, более нет необходимости. Действительно, устанавливаемая проектом конвенции система ответственности теперь распространяется только на перевозчика и морскую исполняющую сторону, при этом проект конвенции не затрагивает правовой режим регулирования, применимый к субдоговорам, которые могут заключаться перевозчиком для осуществления наземных перевозок. Рабочая группа, возможно, пожелает учесть, что было бы неуместно, если бы проект конвенции, имеющий четко определенную сферу применения, предписывал, какое законодательство, согласно его собственным положениям, должно применяться для регулирования отношений между перевозчиком и неморской исполняющей стороной. В любом случае, если Рабочая группа все же сочтет необходимым сохранить проект статьи 89 в проекте конвенции, представляется целесообразным уточнить взаимосвязь между проектом статьи 89 и пунктом 1 проекта статьи 27.

51. С другой стороны, если Рабочая группа решит, что основная цель проекта статьи 89 состоит в том, чтобы закрепить общее положение о преимущественной силе других транспортных конвенций во всех вопросах, помимо вопросов ответственности (насчет которых в пункте 1 статьи 27 имеется особое правило), она, возможно, пожелает учесть, что проект статьи 89 не совместим с ограниченным характером сетевой системы, предусмотренной в пункте 1 проекта статьи 27.

52. Аналогичным образом, если при рассмотрении проекта статьи 90 Рабочая группа придет к выводу о том, что данное положение изначально задумывалось для устранения коллизий между различными режимами ответственности, предусматриваемыми разными международными конвенциями, то Рабочая группа, возможно, сочтет, что в таком положении также более нет необходимости и что оно в любом случае будет противоречить проекту статьи 89, если тот будет сохранен в тексте конвенции. Проект статьи 90 был добавлен в то время, когда возможность предъявления прямых исков в соответствии с проектом конвенции еще не была ограничена исками между договаривающимися сторонами генерального договора морской перевозки, и к настоящему моменту утратил свою актуальность, поскольку вероятность коллизий, для разрешения которых был предусмотрен проект статьи 90, была

устранена благодаря уточнению сферы применения проекта конвенции на основе практически единогласного решения Рабочей группы об исключении неморских исполняющих сторон из режима ответственности проекта документа (см. документ A/CN.9/544, пункты 20-27).

53. Если же Рабочая группа сочтет, что проект статьи 90 должен служить общим правилом разрешения потенциальных коллизий с другими конвенциями в иных областях, помимо ответственности перевозчика (см. выше пункт 38), она, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, оправдывает ли число возможных коллизий, разрешению которых должен служить данный проект статьи, включение в проект конвенции столь далеко идущего положения. Рабочая группа, возможно, пожелает принять во внимание, что общие положения о преимущественной силе не типичны для международных торговых договоров. Они чаще встречаются в других правовых документах, прежде всего в документах об учреждении международных межправительственных организаций (см., например, статью 103 Устава Организации Объединенных Наций).

IV. Связь между проектом конвенции и другими международно-правовыми документами

54. Проект статьи 16 проекта конвенции, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.21, предусматривал проект положения о связи проекта конвенции с другими конвенциями, касающимися эксплуатации судов, морской перевозки пассажиров и их багажа и ущерба, причиненного ядерными инцидентами. Данные положения, разработанные на основе пунктов 1, 3 и 4 статьи 25 Гамбургских правил, соответствуют проектам статей 91, 92 и 93 нынешнего проекта конвенции.

55. Рабочая группа, возможно, сочтет, что данные положения, в которых подтверждается возможность дальнейшего применения таких других конвенций, в достаточной мере устраняют вероятность коллизий между ними и проектом конвенции.

Примечания

¹ League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXX, p.155.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 1412, No. 23643.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1695, No. 29215.

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1489, No. 25567.

⁵ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2242, No. 39917.

⁶ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1155, № 18232. В пункте 3 статьи 30 Венской конвенции о праве международных договоров предусмотрено, что, если все участники предыдущего договора являются также участниками последующего договора по тому же вопросу, "предыдущий договор применяется только в той мере, в какой его положения совместимы с положениями последующего договора". Согласно пункту 4 этой же статьи, то же правило применяется в отношениях между государствами – участниками обоих договоров, если не все участники последующего договора являются участниками предыдущего договора.

- ⁷ United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, No. 5742.
- ⁸ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1397, No. 23353.
- ⁹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17* (A/56/17), пункт 224.
- ¹⁰ CMNI/CONF(99)2/FINAL - ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL (договор еще не вступил в силу).
- ¹¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2145, No. 6943.
- ¹² ICC publication, No. 481 (ICC, Paris, 1992).
- ¹³ *BIMCO Bulletin*, vol. 91, 1996.
- ¹⁴ TD/MT/CONF/16 (договор еще не вступил в силу).
- ¹⁵ Текст письма МСАТ и ответного письма, подготовленного Секретариатом ЮНСИТРАЛ, был доведен до сведения Договаривающихся сторон КДПГ Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций и размещен в электронном виде по адресу: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1cmr.html>.
- ¹⁶ См., например, Mahin Faghfour, "International regulation of liability for multimodal transport—in search of uniformity", *WMU journal of maritime affairs*, vol. 5, No. 1 (2006), pp. 95-114.
- ¹⁷ Замечания ЮНКТАД к проекту конвенции (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, Annex II, пункт 44).
- ¹⁸ См., например, Krijn Haak and Marian Hoeks, "Intermodal transport under unimodal arrangements. Conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts", *Transportrecht*, vol. 28, No. 3 (2005), pp. 89-102.
- ¹⁹ "Однако, если сфера применения предусмотренной в проекте сетевой системы будет расширена, как предлагается выше, проект документа мог бы оказаться весьма полезным в сфере смешанных перевозок. Служа дополнением к действующим конвенциям перевозок грузов отдельными видами транспорта", он позволил бы обеспечить большее единообразие в сфере международного морского транспортного права и заполнить некоторые пробелы, касающиеся, например, ответственности в случае нелокализованной потери груза при смешанных перевозках (Krijn Haak and Marian Hoeks, *op. cit.*, p. 102).
- ²⁰ *Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов (Гамбург, 6-31 марта 1978 года)* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под No. R.80.VIII), часть II, Краткие отчеты о заседаниях Второго Комитета, 7-е заседание (A/CONF.89/C.2/SR.7), пункт 50; см. также там же, 9-е заседание (A/CONF.89/C.2/SR.9), пункт 9.
- ²¹ Там же, 7-е заседание (A/CONF.89/C.2/SR.7), пункты 39-62; 8-е заседание (A/CONF.89/C.2/SR.8), пункты 4-30; 9-е заседание (A/CONF.89/C.2/SR.9), пункты 2-34.