

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited
28 February 2007Russian
Original: English**Комиссия Организации Объединенных Наций****по праву международной торговли**

Рабочая группа III (Транспортное право)

Девятнадцатая сессия

Нью-Йорк, 16-27 апреля 2007 года

**Транспортное право: подготовка проекта конвенции
о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов****Обязательства грузоотправителя по договору: предложение
редакционного характера делегации Швеции****Записка Секретариата**

В порядке подготовки к девятнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Швеции представило Секретариату документ, содержащийся в приложении к настоящему документу и касающийся ответственности за задержку, предусмотренной в проекте конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов. Делегация Швеции сообщила о том, что данный документ призван способствовать рассмотрению этого вопроса в Рабочей группе, поскольку в нем предлагается пересмотренный текст некоторых положений, касающихся ответственности за задержку. Делегация Швеции далее сообщила о том, что этот пересмотренный текст и комментарий к нему, содержащиеся в приложении, были подготовлены с учетом итогов рассмотрения вопроса об обязательствах грузоотправителя по договору Рабочей группой в ходе ее восемнадцатой сессии и на основе итогов последующих неофициальных консультаций с другими делегациями. Рабочая группа, возможно, пожелает учесть текст, содержащийся в приложении, в ходе своего дальнейшего обсуждения положения проекта конвенции, касающегося ответственности за задержку.



Приложение

Ответственность за задержку, предусмотренная в проекте конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов – возможное компромиссное решение

I. Введение

1. На своей восемнадцатой сессии Рабочая группа решила, что подход к режиму ответственности за чисто экономическую потерю или косвенный ущерб, причиненный задержкой со стороны грузоотправителя по договору или перевозчика, указанный в "третьем варианте" (изложенном в документе A/CN.9/WG.III/WP.74), следует использовать в качестве оптимального подхода для проекта конвенции при условии, что Рабочая группа в состоянии определить надлежащий метод ограничения ответственности грузоотправителя по договору за чисто экономическую потерю или косвенный ущерб, причиненный задержкой (A/CN.9/616, пункты 92, 93 и 100). В ходе данной сессии делегация Швеции представила компромиссное решение этого вопроса. Вместе с тем ряд делегаций просили о представлении письменного документа, содержащего данное компромиссное предложение. Делегация Швеции приступила к выполнению задачи подготовки такого письменного документа, с тем чтобы содействовать будущему обсуждению этого вопроса. Данное предложение основывается на сводном тексте проекта конвенции, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

II. Ответственность перевозчика за задержку, причиненную грузоотправителем по договору – вопрос о причинно-следственной связи

2. Как разъясняется в пункте 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.74, цель включения положения о задержке в проект конвенции состоит в том, что перевозчик никогда не должен нести перед одним грузоотправителем по договору ответственность за задержку, произошедшую в результате действия или бездействия другого грузоотправителя по договору. Например, если грузоотправитель по договору А требует от перевозчика выплаты компенсации за задержку вследствие того, что выгрузка груза из морского судна была задержана в порту назначения, то в этой ситуации перевозчик будет освобожден от ответственности при условии, что он сможет доказать, что задержка произошла не по его вине, а в результате того, что грузоотправитель по договору В не представил необходимые документы. В данной ситуации грузоотправитель по договору не может считаться служащим или подрядчиком, ответственность за которого несет перевозчик.

3. Однако на восемнадцатой сессии Рабочей группы некоторые делегации выразили озабоченность по поводу того, что перевозчики будут, тем не менее, признаны согласно проекту конвенции ответственными за задержку, причиненную одним грузоотправителем по договору, перед всеми другими грузоотправителями по договору, грузы которых находятся на борту данного судна (A/CN.9/616, пункт 103). Для учета озабоченности этих делегаций в проект статьи 18 в качестве нового пункта 3 можно было бы включить

разъяснение, согласно которому перевозчик не будет нести ответственность за потерю или ущерб в той мере, в какой они могут быть отнесены на счет действия или бездействия другого грузоотправителя по договору. В таком разъяснении могло бы говориться следующее:

Статья 18. Ответственность перевозчика за других лиц

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

а) любой исполняющей стороны; и

б) любого другого лица, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязательства перевозчика в соответствии с договором перевозки, в той степени, в какой это лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под наблюдением или контролем перевозчика.

[2. Перевозчик несет ответственность в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи только в том случае, если действие или бездействие исполняющей стороны или другого лица относится к сфере его контракта, служебных обязанностей или агентских функций.]

3. Не несет перед грузоотправителем по договору или грузополучателем ответственность за любую потерю или повреждение в той мере, в какой они могут быть отнесены на счет действия или бездействия другого грузоотправителя по договору.

4. Озабоченность, которая может быть выражена в связи с предложением включить такое разъяснение в проект статьи 18, заключается в том, что такая норма уже содержится в проекте статьи 17 (1), в котором указывается, что перевозчик освобождается от ответственности, если он может доказать, что потеря, повреждение или задержка не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, за которое он несет ответственность согласно проекту статьи 18 (A/CN.9/616, пункт 104). Однако существует, по меньшей мере в некоторых правовых системах, опасность того, что проект статьи 17 может толковаться таким образом, что перевозчик будет в любом случае признан ответственным перед грузоотправителем по договору, груз которого находится на борту морского судна, возможно, из-за общей неспособности установить системы для предупреждения задержек, причиненных другим грузоотправителем по договору. В такой ситуации разъяснение такого рода могло бы быть весьма полезным.

III. Ограничение ответственности грузоотправителя по договору за задержку

5. На восемнадцатой сессии Рабочей группы некоторые делегации выразили озабоченность по поводу потенциально весьма значительной вероятности возникновения ответственности грузоотправителя по договору, особенно в отношении чисто экономической потери (A/CN.9/616, пункты 105 и 106). Один из путей ограничения такой вероятности заключается в установлении предела ответственности грузоотправителя по договору в отношении экономической

потери, причиненной чистой задержкой в результате нарушения обязательств, предусмотренных в проектах статей 27 и 29 и в пункте 1 проекта статьи 31. Это обеспечило бы большую предсказуемость и, следовательно, возможность страхования от такой опасности в случае чистой задержки. За экономическую потерю, причиненную в силу того факта, что грузоотправитель по договору нарушил свои обязательства в отношении достоверности информации и опасных грузов, установленные в пункте 2 проекта статьи 31 и в проекте статьи 32, грузоотправитель по договору все еще будет нести полную ответственность независимо от того, имеет ли место чистая задержка. Причина неустановления предела ответственности за нарушение одного из этих обязательств заключается в том, что они сопряжены с мнением о том, что для перевозчика чрезвычайно важно, чтобы грузоотправитель по договору, который игнорирует эти обязательства, не заслуживал защиты в форме ограничения ответственности. В отношении нарушений его обязательств по проектам статей 27 и 29 и по пункту 1 статьи 31 грузоотправитель по договору будет также нести полную ответственность за косвенные потери, возникшие в результате причинения физического ущерба морскому судну, другому грузу или личного вреда. Что касается ответственности за физический ущерб морскому судну, другому грузу или личный вред, то грузоотправитель по договору в настоящее время уже несет неограниченную ответственность за это согласно и Гаагско-Висбийским правилам, и Гамбургским правилам, и, как представляется, это не вызывало каких-либо проблем в практике.

6. Если будет решено, что ответственность грузоотправителя по договору за чистую задержку должна быть ограничена, то возникнет необходимость обеспечения того, чтобы уровень ограничения не относился к обязательству выплатить демерредж или возместить ущерб в связи с задержанием морского судна, вытекающему из чартеров или других транспортных договоров, которые не входят в сферу применения проекта конвенции.

7. Оказалось весьма трудным увязать уровень ограничения с весом или стоимостью груза или с фрахтом. Ни один из этих факторов не соответствует масштабу такого риска. Например, грузоотправитель по договору, который отгружает отходы, может причинить такой же ущерб, что и грузоотправитель по договору, который отгружает электронное оборудование. В связи с этим представляется предпочтительным установить фиксированную сумму в качестве уровня ограничения. Такого рода ответственность может также быть легко предусмотрена в качестве элемента ответственности в страховании груза. Что касается суммы ограничения, то общая цель должна заключаться в том, чтобы уровень ограничения обеспечивал, чтобы грузоотправители по договору несли полную ответственность в обычных случаях и одновременно защищались от чрезмерной суммы ответственности в чрезвычайных случаях для обеспечения возможности страхования такой ответственности. Если будет установлен уровень ограничения суммой в размере 500 000 СПЗ, то будут охватываться приблизительно от 260 до 320 требований в отношении выплаты полного фрахта другими грузоотправителями по договорам на основании того факта, что средняя фраховая ставка за один контейнер составляет от 1 500 до 3 000 долл. США. В положении, устанавливающем такой уровень ограничения, могло бы говориться следующее:

Статья 30 тер. Ограничение ответственности грузоотправителя по договору за потерю, причиненную задержкой

1. В случае экономической потери, причиненной задержкой, иной чем в результате потери или повреждения морского судна, другого груза или личного вреда, ответственность грузоотправителя по договору за нарушения его обязательств по настоящей главе, за исключением пункта 2 статьи 31 и статьи 32, ограничивается суммой, равной [500 000] СПЗ по одному инциденту.

2. Пункт 1 не применяется к обязательствам по выплате демерреджа или возмещению ущерба в связи с задержанием морского судна, вытекающим из чартеров или других транспортных договоров, которые не входят в сферу применения настоящей Конвенции [которые включены в транспортный документ или транспортную электронную запись].

IV. Общие положения, касающиеся причинно-следственной связи

8. На восемнадцатой сессии Рабочей группы некоторые делегации также указали, что, возможно, существует необходимость включения более общего положения, касающегося причинно-следственной связи в случае возникновения ответственности за задержку, для обеспечения того, чтобы общие принципы, касающиеся этого аспекта во внутреннем праве, не затрагивались (A/CN.9/616, пункты 107 и 108). Другие делегации придерживались мнения о том, что в таком положении нет необходимости с учетом того обстоятельства, что, если проект конвенции не затрагивает какой-либо аспект, из этого автоматически вытекает применимость внутреннего права. Однако можно утверждать, что простое регулирование ответственности грузоотправителя по договору в главе 8 может приводить к тому, что принципам, касающимся причинно-следственной связи и установленным во внутреннем праве, также будет причинен ущерб. Касающееся причинно-следственной связи положение должно ограничиваться в отношении перевозчика охватом только ответственности, возникшей в результате задержки. В противном случае такого рода положение противоречило бы праву перевозчика на ограничение ответственности стоимостью груза в случае потери или повреждения груза. Вероятное решение, которое Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть, заключается в добавлении нового пункта (пункта 4) к проекту статьи 22. В таком случае в этой статье говорилось бы следующее:

Статья 22. Исчисление возмещения

1. С учетом положений статьи 62 сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за потерю или повреждение груза, исчисляется путем ссылки на стоимость такого груза в месте и в момент сдачи груза, установленных в соответствии со статьей 11.

2. Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, при ее отсутствии, на основе рыночной цены либо, в отсутствие и биржевой, и рыночной цен, путем ссылки на обычную стоимость у грузов такого же рода и качества в месте их сдачи.

3. В случае потери или повреждения груза перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, за исключением случаев, когда перевозчик и грузоотправитель по договору договорились исчислять возмещение иным способом в пределах, указанных в главе 19.

4. С учетом положений статьи 63 экономическая потеря, причиненная в результате задержки в сдаче груза, исчисляется в соответствии с правилами и принципами, установленными согласно применимому внутреннему праву.

9. Соответствующее положение, касающееся исчисления потери, причиненной по вине грузоотправителя по договору, должно будет образовать новую статью в главе 8, касающейся обязательств грузоотправителя по договору. Вместе с тем такое положение не должно ограничиваться экономической потерей, причиненной в результате задержки, но должно применяться ко всем видам потери и повреждения. В таком положении могло бы говориться следующее:

Статья 30 бис. Исчисление возмещения

С учетом положений статьи 30 тер потеря или повреждение, причиненное в результате нарушения любого из обязательств грузоотправителя по договору по настоящей статье, исчисляется в соответствии с правилами и принципами, установленными согласно применимому внутреннему праву.
