

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited
11 September 2006Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Восемнадцатая сессия
Вена, 6-17 ноября 2006 года

**Транспортное право: подготовка проекта конвенции о
[полностью или частично] [морской] перевозке грузов****Право предъявлять иски и срок исковой давности: документ,
представленный в информационных целях правительством
Японии****Записка Секретариата***

В ходе подготовки к восемнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Японии представило Секретариату документ, содержащийся в приложении к настоящей записке и касающийся права предъявлять иски и срока исковой давности, предусмотренных в проекте конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов. Правительство Японии сообщило, что данный документ призван способствовать рассмотрению в Рабочей группе вопросов, связанных с правом предъявлять иски и сроком исковой давности, посредством обобщения мнений и замечаний различных делегаций в одном документе для обсуждения Рабочей группой.

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

* Представление данного документа с задержкой обусловлено датой направления содержащейся в нем информации Секретариату.



Приложение

Право предъявлять иски и срок исковой давности: документ, представленный в информационных целях правительством Японии

I. Введение

1. Рабочая группа провела предварительный обмен мнениями по вопросам, касающимся права предъявлять иски и срока исковой давности, на своей девятой сессии (апрель 2002 года, см. пункты 58–60 документа A/CN.9/510) и подробно обсудила эти вопросы на своей одиннадцатой сессии (март–апрель 2003 года, см. пункты 149–182 документа A/CN.9/526). С учетом результатов этого обсуждения первоначальный текст проекта конвенции, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.21, был пересмотрен в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, после чего в него был внесен ряд дополнительных изменений в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Данные темы также обсуждались в ходе неофициального семинара, проведенного в январе 2006 года в Лондоне по инициативе правительства Италии (Лондонский семинар), к участию в котором были приглашены все делегации и наблюдатели в рамках Рабочей группы. По завершении семнадцатой сессии Рабочей группы (апрель 2006 года) делегация Японии распространила неофициальный вопросник среди делегаций и наблюдателей, входящих в Рабочую группу. Свои ответы на вопросник представили делегации Дании, Италии, Канады, Китая, Норвегии, Соединенных Штатов Америки, Швейцарии и Швеции. Для удобства Рабочей группы в настоящем документе кратко излагаются итоги обсуждений, проведенных на предыдущих сессиях Рабочей группы, а также предварительные мнения, высказанные в рамках неофициального семинара в ответах на неофициальный вопросник.

II. Право предъявлять иски

A. Общие замечания по главе

1. Необходимость главы о праве предъявлять иски

2. На предыдущих сессиях Рабочей группы ряд делегаций предложили исключить проект статьи 67 (см. сноску 237 в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и пункты 152 и 157 документа A/CN.9/526). В неофициальном вопроснике спрашивалось о том, должен ли проект конвенции содержать главу о праве предъявлять иски. Все ответившие на вопросник делегации дали отрицательный ответ и высказались за ее полное исключение. Вместе с тем одна из делегаций высказала мнение, что в случае исключения данной главы некоторые из принципов, содержащихся в проекте статьи 67 (вариант А), следует отразить в положениях главы 6 (ответственность перевозчика).

2. Связь с другими конвенциями

3. В ходе Лондонского семинара было высказано мнение, что положения проекта конвенции, касающиеся права предъявлять иски, могут противоречить соответствующим положениям других транспортных конвенций в тех случаях, когда речь идет о смешанных перевозках. Например, согласно другим транспортным конвенциям право предъявлять иски может предоставляться более узкому кругу лиц, чем это предусмотрено в проекте статьи 67. В неофициальный вопросник был включен вопрос о необходимости согласования положений проекта конвенции о праве предъявлять иски с положениями других транспортных конвенций. На данный вопрос были даны разные ответы. Многие из ответивших на вопросник делегаций сочли согласование с другими транспортными конвенциями нецелесообразным. Одна из них отметила, что решение данной проблемы уже предусмотрено в проекте статьи 27. Ряд делегаций проявили большую осторожность в отношении возможных конфликтов с другими конвенциями и высказались за согласование соответствующих положений, хотя и не предложили ни одного конкретного варианта решения данной проблемы.

В. Проект статьи 67

4. Проект статьи 67, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, имеет следующую формулировку:

Статья 67. Стороны

Вариант А

1. Без ущерба для статей 68 и 68(b) права в соответствии с договором перевозки могут быть заявлены против перевозчика или исполняющей стороны¹ только:

а) грузоотправителем² по договору в той мере, в какой он понес ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки;

б) грузополучателем по договору в той мере, в какой он понес ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки; или

в) любым лицом, которому грузоотправитель по договору или грузополучатель передал свои права или которое приобрело права в соответствии с договором перевозки в результате суброгации в силу применимого внутригосударственного законодательства, например страховщиком, в той мере, в какой лицо, права которого оно приобрело в результате передачи или суброгации, понесло ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки.

¹ "Исполняющую сторону" в варианте А, возможно, следует заменить на "морскую исполняющую сторону".

² В статье 34 говорится, что "грузоотправитель по документам" пользуется правами грузоотправителя по договору, предусмотренными в главе 14. Можно усомниться в том, что "грузоотправитель по документам" должен обладать правом предъявлять иски.

2. В случае любого перехода прав на предъявление исков в результате передачи или суброгации согласно подпункту (с) перевозчик и исполняющая сторона вправе воспользоваться всеми возражениями и ограничениями ответственности, которыми они располагают в отношении такой третьей стороны в соответствии с договором перевозки и в соответствии с настоящей Конвенцией.

Вариант В

Любое право в соответствии или в связи с договором перевозки может быть заявлено любым лицом, имеющим законный интерес в исполнении любого обязательства, возникающего в соответствии или в связи с таким договором, если это лицо понесло ущерб в результате утраты или повреждения.

1. Сфера применения проекта статьи

5. Вариант А касается только исков в отношении перевозчика или (морской) исполняющей стороны³. Вариант В также охватывает иски в отношении заинтересованных в грузе сторон. В неофициальном вопроснике был задан вопрос о том, какой должна быть сфера применения данной статьи. Мнения делегаций по данному вопросу разделились. Большинство делегаций сочли, что в сферу применения данной статьи следует также включить иски в отношении грузоотправителя по договору. Одна делегация отметила, что право предъявлять иски грузоотправителю на основании положений об обязанностях грузоотправителя по договору, возможно, следует предоставить только перевозчику. Меньшинство делегаций высказалось против расширения сферы применения данной статьи. Одна делегация предложила ограничить сферу применения статьи 67 только исками, предъявляемыми в соответствии с проектами статей 17 и 20.

2. Требование об "утрате или повреждении"

6. В обоих вариантах предусматривается, что понесенный истцом ущерб должен являться результатом "утраты или повреждения". Однако, как отмечалось на предыдущих сессиях, это требование может оказаться проблематичным. Например, оно не применимо к искам грузополучателя, содержащим требование о сдаче груза, находящегося в распоряжении перевозчика (см. пункт 153 документа A/CN.9/526).

7. Более существенный вопрос, связанный с требованием об "утрате или повреждении" был затронут на неофициальном семинаре в Лондоне. Проект статьи 67 был подвергнут критике за смешение понятий, относящихся к сфере материального права (Что должен доказать истец в процессе разбирательства?), и процессуального права (Кто может выступать в качестве истца?). Было отмечено, что, хотя для того, чтобы выиграть тяжбу, истец должен доказать факт "утраты или повреждения", процессуальное законодательство не требует предъявления таких доказательств на первоначальном этапе в качестве условия для принятия к рассмотрению искового заявления.

³ См. сноску 1 выше.

8. В неофициальном вопроснике был задан вопрос об уместности положения об "утрате или повреждении" в тексте статьи. В некоторых ответах было указано, что такое положение является уместным. Одна делегация отметила, что вопрос об исках с требованием сдачи груза или осуществлении права распоряжаться грузом всесторонне рассматривается в других главах, и, поскольку проект статьи 67 касается только исков о возмещении ущерба, упоминание об "утрате или повреждении" в тексте проекта статьи не является проблематичным. Другая делегация заметила, что этой проблемы удастся избежать, если ограничить сферу применения проекта статьи 67 исками, предъявляемыми в соответствии с проектами статей 17 и 20. Еще одна из ответивших на вопросник делегаций высказала мнение, что данное требование является излишним, так как ни одна сторона не будет заинтересована в судебном разбирательстве, если она не понесла ущерба в результате утраты или повреждения.

3. Выбор варианта

9. Что касается выбора между двумя вариантами, то большинство делегаций высказались в пользу варианта В, который обеспечивает более общий подход. Одна делегация предложила добавить в вариант В дополнительный пункт следующего содержания: "Любое право в соответствии или в связи с договором перевозки может быть заявлено любым лицом, имеющим законный интерес в исполнении любого обязательства, возникающего в соответствии или в связи с таким договором, если это лицо понесло ущерб в результате утраты или повреждения".

10. Одна из ответивших на вопросник делегаций предложила сузить содержание варианта А, ограничив сферу его применения исками, подаваемыми в соответствии с проектами статей 17 и 20.

4. Второй пункт варианта А

11. В вариант А входит второй пункт, в котором говорится о возражениях и ограничениях, касающихся ответственности перевозчика и (морской) исполняющей стороны⁴ в случае передачи права на предъявление иска или приобретения такого права в результате суброгации. Предметного обсуждения данного пункта не проводилось ни на предыдущих сессиях Рабочей группы, ни в рамках Лондонского семинара.

12. В неофициальном вопроснике делегациям было предложено высказать свои замечания по поводу данного пункта и ответить на вопрос о целесообразности добавления такого же пункта в текст варианта В. Несколько делегаций предложили исключить данный пункт. Одна из них отметила, что данный вопрос должен рассматриваться в главе 12 (передача прав). Ряд делегаций выразили противоположное мнение и отметили, что если предпочтение будет отдано варианту В, то в него следует добавить такой же пункт.

⁴ См. сноску 1 выше.

С. Проект статьи 68

13. Проект статьи 68, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, имеет следующую формулировку:

Статья 68. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается

В том случае, если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается:

- a) держатель вправе заявить права в соответствии с договором перевозки против перевозчика или исполняющей стороны, независимо от того, понес ли он ущерб в результате утраты или повреждения; и
- b) если истец не является держателем, такой истец, в дополнение к бремени доказывания того, что ему нанесен ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки, должен доказать, что держатель не понес ущерба в результате такой утраты или повреждения, в отношении которых предъявляется иск.

14. Согласно проекту пункта (a) держатель имеет право заявить свои права против перевозчика или исполняющей стороны независимо от того, понес ли он ущерб в результате утраты или повреждения. Первоначальный проект данного положения сопровождался следующим комментарием: "В соответствии со многими правовыми системами, как представляется, истцы по коносаментам могут предъявлять иски не только за понесенный ими ущерб. В этой статье не предусматривается, что правом предъявлять иски обладают только такие держатели" (см. пункт 204 документа A/CN.9/WG.III/WP.21). На одной из предыдущих сессий Рабочей группы большинство участников согласились, что данный принцип в целом признается во многих правовых системах (см. пункт 160 документа A/CN.9/526).

15. Проект пункта (b) включает два момента: 1) истец, упомянутый в проекте статьи 67 и не являющийся держателем, может подать иск против перевозчика, даже если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, и 2) в этом случае истец, в дополнение к бремени доказывания того, что ему нанесен ущерб в результате утраты или повреждения, должен доказать, что держатель не понес ущерба в результате такой утраты или повреждения. Данное положение, возможно, является более спорным, чем проект пункта (a). На своей одиннадцатой сессии Рабочая группа согласилась с тем, что этот вопрос, возможно, придется дополнительно обсудить на более позднем этапе (см. пункт 162 документа A/CN.9/526).

16. Первый вопрос в неофициальном вопроснике касался необходимости и целесообразности отражения в проекте конвенции ситуаций, рассматриваемых в пунктах (a) и (b) существующего проекта статьи 68. Все ответы на данный вопрос были отрицательными. Одна делегация отметила, что пункт (a) проекта статьи 68 противоречит ее внутреннему гражданско-процессуальному законодательству и что в случае исключения пункта (a) пункт (b) также окажется лишним.

17. В неофициальном вопроснике делегациям было также предложено высказать свои замечания по поводу обоих пунктов. Поскольку большинство ответивших на вопросник делегаций высказались за исключение проекта статьи 68, было сделано лишь несколько предложений по формулировке имеющегося текста. Одна делегация указала на то, что в соответствии с проектом статьи 68(a) перевозчик рискует оказаться перед необходимостью дважды выплачивать компенсацию, если лицо, которое понесло основной ущерб, но при этом не является держателем (например, владелец поврежденного груза) предъявит иск перевозчику после того, как перевозчик выплатил компенсацию держателю⁵. Одна делегация высказала мнение, что "держателя" следует рассматривать в качестве грузополучателя в смысле проекта статьи 67(1)(b).

III. Срок исковой давности

A. Общие замечания по главе

18. Сомнений в необходимости главы о сроке исковой давности не высказывалось ни на одной из предыдущих сессий Рабочей группы, хотя некоторые положения данной главы, вероятно, можно исключить. С этим единодушно согласились все ответившие на вопросник делегации.

B. Проект статьи 69

19. Проект статьи 69, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, имеет следующую формулировку:

Статья 69. Исковая давность

Вариант А

Перевозчик⁶ освобождается от любой ответственности согласно настоящей Конвенции, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение [одного] года. Грузоотправитель по договору⁷ освобождается от любой ответственности согласно главе 8 настоящей Конвенции, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение [одного] года.

⁵ Первоначально в проект данного пункта входило второе предложение, в котором рассматривалась такая ситуация и которое имело следующую формулировку: "Если такой держатель сам не понес ущерб в результате утраты или повреждения, считается, что он действует от имени стороны, которая понесла ущерб в результате такой утраты или повреждения". Данное положение было подвергнуто критике и исключено из текста в ходе одиннадцатой сессии (см. пункт 161 документа A/CN.9/526).

⁶ В первое предложение варианта А можно добавить упоминание о "морской исполняющей стороне", хотя с учетом статьи 20(1) такое упоминание, возможно, будет излишним.

⁷ Во второе предложение варианта А можно добавить упоминание о "лице, указанном в статье 34", хотя с учетом проекта 34 такое упоминание, возможно, будет излишним. Однако в проекте статьи 34 не упоминается об иммунитетах, предусмотренных в главе 15, поэтому такое упоминание следует добавить.

Вариант В

Все [права] [иски] согласно настоящей Конвенции утрачивают исковую силу [погашаются сроками], если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение [одного] года.

20. На предыдущих сессиях было рассмотрено несколько вопросов, связанных с проектом статьи 69.

1. К каким искам должно применяться положение об исковой давности согласно настоящей конвенции?

21. И вариант А, и вариант В предусматривают ограничение срока исковой давности не только применительно к искам в отношении перевозчика или морской исполняющей стороны, но и применительно к искам в отношении сторон, заинтересованных в грузе⁸. Вопрос об уместности такого подхода подробно обсуждался на одиннадцатой сессии Рабочей группы (см. пункт 166 документа A/CN.9/526). Рабочая группа, возможно, также пожелает рассмотреть вопрос о том, сохранится ли необходимость в таком подходе, если сфера применения проекта статьи 67 будет ограничена только исками в отношении перевозчика или морской исполняющей стороны (см. пункт 154 документа A/CN.9/526). Следует отметить, что на своей четырнадцатой сессии Рабочая группа решила, что в конвенции должны регулироваться вопросы юрисдикции и арбитражного разбирательства только в отношении исков, предъявляемых к перевозчику или морской исполняющей стороне (см. пункты 116–117 документа A/CN.9/572).

22. Кроме того, из договора перевозки могут вытекать иски, не основанные на положениях проекта конвенции, такие, как иски перевозчика в отношении грузоотправителя по договору с требованием об уплате фрахта. Помимо этого, в проекте конвенции упоминается ряд обязательств, за нарушение которых не предусмотрено никаких последствий и которые, таким образом, оставлены на усмотрение национального законодательства. Должны ли такие иски также быть ограничены по срокам?

23. В своих ответах на неофициальный вопросник большинство делегаций согласились с мнением о том, что данный проект статьи должен также охватывать иски в отношении грузоотправителя по договору, в то время как одна делегация выразила противоположную точку зрения. Одна из делегаций отметила, что, хотя положения проекта статьи 69 было бы целесообразно распространить на иски в отношении грузоотправителей по договору и прочих сторон, необходимо с большой осторожностью подходить к определению сроков давности для таких исков. Было высказано мнение, что в случае полной утраты судна в результате халатности грузоотправителя по договору расследование причин такого происшествия может продолжаться в течение длительного времени.

⁸ Точнее, варианты А и В несколько различаются по своей применимости к искам в отношении заинтересованных в грузе сторон. Например, иск о возмещении ущерба, предъявляемый против исполняющей стороны в соответствии с проектом статьи 57(2), не подпадает под действие варианта А, но в то же время подпадает под действие варианта В. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности ограничения срока исковой давности для таких исков.

24. Большинство делегаций не дали конкретного ответа на вопрос, должны ли положения об исковой давности распространяться только на иски, подаваемые в соответствии с проектом конвенции. Одна из делегаций прямо указала, что данное положение не должно распространяться на иски, предъявляемые в соответствии с применимыми нормами национального права. Другая делегация высказала мнение, что такое ограничение должно действовать в отношении всех прав и исков, вытекающих из договора перевозки.

25. Одна из ответивших на вопросник делегаций предложила, что проект статьи 69 также должен охватывать иски в отношении судна, как это предусмотрено Гаагско-Висбийскими правилами. Было также предложено внести соответствующие изменения в отношении грузоотправителя по договору, для того чтобы охватить иски к сторонам, заинтересованным в грузе.

2. Выбор вариантов и формулировок

26. Положение о сроке исковой давности может быть сформулировано несколькими способами. В статье 3(6) Гаагско-Висбийских правил с этой целью используется выражение "перевозчик освобождается от всякой ответственности", в то время как в статье 20(1) Гамбургских правил говорится, что любой иск "погашается давностью". Хотя этот вопрос в той или иной степени носит терминологический характер, ранее уже отмечалось, что от выбора того или иного варианта и формулировки зависит целый ряд существенных моментов.

27. К таким существенным моментам, связанным с формулировкой текста, относятся:

а) *Природа ограничения.* На одной из предыдущих сессий Рабочей группы было подчеркнуто различие между "сроком исковой давности" и "погашением права". Было отмечено, что такое различие может влиять на возможность приостановления срока исковой давности и выбор применимого законодательства (см. пункт 167 документа A/CN.9/526).

б) *Возможность предъявления требования о зачете.* Если проект конвенции будет содержать положение о том, что "иски погашаются давностью", не будет понятно, может ли одна из сторон реализовать "погашенное за давностью" право на иск путем зачета требования без предъявления иска. Будапештская конвенция 2000 года о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ), в которой используется термин "погашенный за давностью", содержит дополнительное уточняющее положение, которое гласит, что: "Право на иск, погашенное за давностью, не может быть использовано в форме встречного иска или зачета требования"⁹. В то же время, если Рабочая группа решит использовать такие формулировки, как "грузоотправитель освобождается" или "права погашаются", необходимость в рассмотрении вопроса о возможности зачета требований, скорее всего, отпадет. (Очевидно, что погашенное право на иск не может быть реализовано даже в форме зачета требования.)

⁹ КПГВ, статья 24 (5). Аналогичное положение содержится в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года (КДПГ) (статья 32 (5)).

28. В неофициальном вопроснике был задан вопрос о том, какой из терминов – "срок исковой давности" или "погашение права" – более уместен и какому варианту и формулировке следует отдать предпочтение. В большинстве ответов предпочтение было отдано термину "срок исковой давности". Одна из делегаций предложила добавить следующее уточнение, чтобы устранить любое сомнение относительно последствий ограничения срока: "По истечении срока исковой давности истец утрачивает право на предъявление искового требования". Одна из делегаций предпочла формулировку "срок исковой давности", поскольку, по ее мнению, погашенное сроками право иска может быть реализовано путем зачета требований. Одна из ответивших делегаций, напротив, высказалась за использование термина "погашение права", чтобы придать сроку давности безусловный характер, объяснив это тем, что, согласно ее национальному праву, срок исковой давности может легко продлеваться уже только в силу того, что одна из сторон потребовала выплаты компенсации. Одна из делегаций отметила, что выражение "срок исковой давности" не является юридическим термином.

29. В отношении выбора более предпочтительного варианта ответы делегаций разделились поровну. Ряд делегаций отдали предпочтение варианту В и формулировке "иски погашаются сроками". В случае принятия такой формулировки возникает вопрос о возможности реализации погашенного по срокам права иска посредством зачета требований (см. выше). Другие делегации поддержали вариант А. Одна делегация отметила, что формулировка, используемая в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах (вариант А), до сих пор не вызывала проблем.

3. Приостановление течения срока исковой давности

30. Представляется необходимым рассмотреть вопрос о целесообразности и способах регулирования вопроса о приостановлении течения срока исковой давности в проекте конвенции. Должен ли проект конвенции предусматривать собственные положения на этот счет, или же этот вопрос следует оставить на усмотрение национального законодательства? Во втором случае, каким правом должна регулироваться данная проблема? Например, в статье 24 (3) КПГВ уточняется, что приостановление и перерыв течения срока исковой давности регулируются законодательством, которое применяется к договору перевозки (см. также пункты 2 и 3 статьи 32 КДПГ).

31. В неофициальном вопроснике спрашивалось о том, каким образом вопрос о приостановлении срока давности должен регулироваться в проекте конвенции. Большинство делегаций ответили, что вопрос о приостановлении срока исковой давности следует оставить на усмотрение национального законодательства, и лишь одна делегация высказалась за урегулирование этого вопроса в проекте конвенции. Вместе с тем несколько из ответивших на вопросник делегаций сочли, что в проекте конвенции следует по меньшей мере уточнить, какое законодательство должно регулировать данный вопрос, и высказали мнение, что в данном случае должно применяться то же законодательство, которое действует в отношении договора перевозки. Несколько из ответивших на вопросник делегаций не высказали своего мнения по данному вопросу.

4. Надлежащий срок исковой давности

32. Наконец, еще один вопрос касается продолжительности срока исковой давности. В статье 3 (6) Гаагско-Висбийских правил предусмотрен годичный срок давности, в то время как статья 20 (1) Гамбургских правил предусматривает двухгодичный срок. В своих ответах на неофициальный вопросник большинство делегаций высказали мнение, что годичный срок является достаточным. Одна делегация отдала предпочтение двухгодичному сроку, но выразила готовность к компромиссу, если Рабочая группа примет иное решение. Другая делегация высказала мнение, что срок давности для исков в отношении перевозчика должен зависеть от вида иска.

С. Проект статьи 70

33. Проект статьи 70, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, имеет следующую формулировку:

Статья 70. Начало срока исковой давности

Срок, упомянутый в статье 69, начинается в день, когда перевозчик завершил сдачу соответствующего груза в соответствии со статьей 11 (4) или 11 (5), или, в тех случаях, когда груз не был сдан, – в [последний] день, когда груз должен был быть сдан. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.

1. Иск в отношении перевозчика

34. В проекте статьи 70 устанавливается дата начала срока исковой давности. На одной из своих предыдущих сессий Рабочая группа подробно обсудила вопрос о том, следует ли принять за дату начала срока исковой давности дату фактической сдачи груза (см. пункт 170 документа A/CN.9/526). В качестве варианта можно предложить дату "фактического получения груза", поскольку в противном случае течение срока давности начнется до того, как грузополучатель сможет проверить состояние груза в случае задержки. Однако по поводу такого подхода были высказаны сомнения. Было отмечено, что фактическая сдача груза может быть задержана в результате односторонних действий со стороны грузополучателя или местных таможенных органов. Кроме того, "дата фактического получения" не подходит для тех случаев, когда происходит полная утрата груза. Такая ситуация упоминается во второй части первого предложения существующего проекта данной статьи.

35. Если Рабочая группа отклонит использование даты фактической сдачи груза, в качестве альтернативного решения можно предусмотреть, чтобы течение срока исковой давности всегда начиналось с "момента сдачи, указанного в статье 11 (4) или 11 (5)". Если будет выбран такой подход, вторая часть первого предложения окажется лишней¹⁰. Однако нет уверенности в том, что такой подход является адекватным решением в случае задержки в сдаче груза.

¹⁰ Даже при таком подходе дата фактического получения груза будет по-прежнему служить ориентиром в отсутствие соглашения о сроке сдачи груза в договоре перевозки, а также соответствующих обычаев и обыкновений.

36. Согласно статье 3 (6) Гаагско-Висбийских правил датой начала срока исковой давности является дата "их [грузов] сдачи или дата, когда они [грузы] должны были быть сданы", а согласно статье 20 (2) Гамбургских правил – "день, когда перевозчик сдал груз или часть груза, или в случаях, если груз вообще не был сдан, последний день, когда груз должен был быть сдан". В обоих определениях учитывается как "фактический", так и "предусмотренный договором" момент сдачи груза.

37. В своих ответах на вопрос о надлежащей дате начала срока давности для предъявления исков перевозчику большинство делегаций назвали более предпочтительной дату фактической сдачи груза. Одна из делегаций высказала мнение, что во избежание споров срок исковой давности должен начинаться с того момента, когда груз прибывает в место сдачи и грузополучателю направляется уведомление о его готовности к сдаче. Другая делегация отдала предпочтение "моменту сдачи, указанному в статье 11 (4) или 11 (5)". Еще одна делегация предложила принять за основу срок сдачи, указанный в договоре перевозки, и отдавать приоритет дате фактической сдачи в тех случаях, когда она является более поздней по срокам. Одна делегация поддержала существующий проект формулировки. Вместе с тем было высказано мнение, что существующая формулировка "перевозчик завершил сдачу соответствующих грузов в соответствии со статьей 11 (4) или 11 (5)" может оказаться проблематичной в тех случаях, когда груз сдается раньше срока, согласованного в договоре перевозки.

38. Почти все ответившие на неофициальный вопросник делегации согласились с тем, что, если за основу будет взят срок фактической сдачи груза, в текст статьи нужно будет добавить дополнительное положение, касающееся случаев полной утраты груза. Было высказано предложение, что в таких случаях датой начала срока исковой давности следует считать дату предполагаемой сдачи груза. Одна из делегаций предложила использовать аналогичный подход в тех случаях, когда сдаваемый груз не принимается грузополучателем.

2. Иск в отношении морской исполняющей стороны

39. В ходе Лондонского семинара было указано на необходимость уточнения понятия "сдача груза" с учетом возможности предъявления исков в отношении морской исполняющей стороны. Было высказано мнение, что срок давности для исков в отношении морской исполняющей стороны должен начинаться с момента сдачи груза морской исполняющей стороной последующим перевозчикам, а не с момента окончательной сдачи груза грузополучателю.

40. С учетом этого предложения в неофициальный вопросник был включен вопрос о том, должна ли дата начала срока для предъявления исков морской исполняющей стороне отличаться от даты начала срока для предъявления исков перевозчику. Все делегации сошлись во мнении, что дата начала срока должна быть той же, что и для исков в отношении заключившего договор перевозчика. В ответах пояснялось, что при смешанных перевозках повреждение иногда можно обнаружить только по прибытии груза в конечный пункт назначения и что, следовательно, срок исковой давности должен начинаться с этого момента, даже если речь идет об исках к морской исполняющей стороне.

3. Иск в отношении стороны, заинтересованной в грузе

41. На одной из предыдущих сессий Рабочей группы было выражено сомнение в том, что момент сдачи груза имеет существенное значение при определении срока исковой давности для исков в отношении грузоотправителя по договору или иной заинтересованной в грузе стороны (см. пункт 173 документа A/CN.9/526). Однако никаких конкретных предложений относительно другой даты начала срока давности по искам в отношении иных лиц, кроме перевозчика, высказано не было. В неофициальном вопроснике был задан вопрос о том, следует ли установить одинаковую дату начала срока давности как применительно к искам в отношении грузоотправителя по договору, так и применительно к искам в отношении перевозчика. Большинство делегаций ответили, что эта дата должна быть одинаковой. Одна из делегаций высказала иное мнение, указав, что срок исковой давности для исков в отношении грузоотправителя по договору должен начинаться с того момента, когда произошла утрата или повреждение.

4. Другие вопросы

42. Несколько из ответивших на неофициальный вопросник делегаций выразили обеспокоенность в связи со словом в квадратных скобках в первом предложении проекта статьи 70. Одна из них предложила исключить слово "последний" и добавить в конец первого предложения следующий текст: "в день, когда предполагалось завершить сдачу груза".

D. Проект статьи 71

43. Проект статьи 71, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, имеет следующую формулировку:

Статья 71. Продление срока исковой давности

Лицо, которому предъявлен иск, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.

1. Расхождения с Гаагско-Висбийскими правилами

44. Положение о том, что стороны могут продлевать срок исковой давности, предусмотрено как Гаагско-Висбийскими правилами (статья 3 (6)), так и Гамбургскими правилами (статья 20 (4)). Между ними, тем не менее, имеется небольшое различие. Существующий проект текста практически полностью совпадает с формулировкой Гамбургских правил. Различие заключается в следующем: во-первых, Гамбургские правила предусматривают наличие "заявления", в то время как Гаагско-Висбийские правила требуют наличия "соглашения"; во-вторых, согласно Гаагско-Висбийским правилам продление возможно даже по истечении срока исковой давности, в то время как существующий проект и Гамбургские правила такую возможность явно исключают.

45. В своих ответах на неофициальный вопросник большинство делегаций назвали "заявление" более предпочтительным вариантом по сравнению с "соглашением", в то время как несколько делегаций выразили противоположную точку зрения. Одна из делегаций предложила предусмотреть возможность продления срока для подачи исков по истечении срока исковой давности.

2. Требования в отношении формы

46. В проекте статьи 3 установлены требования в отношении формы заявлений, подаваемых в соответствии с проектом статьи 71. Хотя вопрос о форме решается так же, как в статье 20(4) Гамбургских правил, можно усомниться в том, насколько такое решение соответствует подходу, применимому к соглашениям о юрисдикции после возникновения спора (проект статьи 81, содержащийся в пункте 73 документа A/CN.9/591)¹¹. В своих ответах на неофициальный вопросник большинство делегаций отметили, что предусмотренные проектом конвенции требования в отношении формы являются адекватными, в то время как одна делегация сочла достаточным наличие устного заявления.

Е. Проект статьи 72

47. Проект статьи 72, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, имеет следующую формулировку:

Статья 72. Иск о возмещении

Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным согласно настоящей Конвенции, даже по истечении срока исковой давности, указанного в статье 69, если иск о возмещении предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах

а) срока, допускаемого применимым законодательством государства, в котором возбуждается разбирательство; или

Вариант А пункта (b)

б) 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, либо

i) оплатило требование; либо

ii) получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Вариант В пункта (b)

б) 90 дней, начиная со дня, когда либо

i) лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование; либо

¹¹ Было принято решение о том, что в статью 81 не следует добавлять требований в отношении формы. См. пункты 61-62 и 64 документа A/CN.9/591.

ii) в отношении лица, предъявляющего иск о возмещении, вынесено окончательное судебное решение, не подлежащее обжалованию.

48. Проект статьи 72 предусматривает возможность продления в особых случаях срока давности для подачи регрессных исков. Это особое правило необходимо, в частности, для обеспечения того, чтобы перевозчик обладал достаточным количеством времени для предъявления иска своему субподрядчику в том случае, если иск в отношении самого перевозчика был предъявлен непосредственно перед истечением срока исковой давности. Аналогичное положение предусмотрено как Гаагско-Висбийскими правилами (статья 3 (6 бис)), так и Гамбургскими правилами (статья 20(5)).

49. Все ответившие на неофициальный вопросник делегации одобрили основное содержание данного положения. Однако одна из ответивших делегаций высказала мнение, что в данной статье необходимо также учесть ситуации, когда грузоотправитель по договору требует выплаты компенсации от перевозчика, после того как он сам был привлечен к ответственности грузополучателем в соответствии с договором, заключенным между грузоотправителем и грузополучателем.

50. Пункт (b) имеет два варианта, в которых по-разному определена дата начала отсчета дополнительных 90 дней. Вариант А содержит, по сути, то же положение, что и Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила. Вариант В, который представляет собой новое положение, был добавлен после того, как на одиннадцатой сессии Рабочей группы было отмечено, что в некоторых странах системы гражданского права возбудить иск о возмещении невозможно до вынесения окончательного решения по соответствующему делу (см. пункт 176 документа A/CN.9/526).

51. В большинстве ответов на неофициальный вопросник предпочтение было отдано варианту А, хотя некоторые делегации поддержали вариант В. Одна из делегаций подчеркнула, что принятие варианта В может привести к возникновению ситуации, когда в отношении третьей стороны может быть предъявлен иск о возмещении через много лет после соответствующего происшествия, когда большая часть доказательств, свидетельств и воспоминаний об этом происшествии уже будет утрачена. Кроме того, было высказано мнение, что, хотя вариант В был разработан с учетом особой ситуации в ряде стран системы гражданского права, в которых возбуждение иска о возмещении невозможно до вынесения окончательного решения, пункт (a) проекта статьи 72 обеспечивает достаточную защиту на этот счет.

Ф. Проект статьи 73

52. Проект статьи 73, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, имеет следующую формулировку:

Статья 73. Встречные иски

Встречный иск лица, несущего ответственность согласно настоящей Конвенции, может быть предъявлен даже после истечения срока исковой давности, упомянутого в статье 69, при условии, что он предъявляется в

течение 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее встречный иск, получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

53. Данное положение разработано на основе предложения, высказанного на одиннадцатой сессии Рабочей группы, о том, что к встречным искам следует применять такой же подход, как и к регрессным искам (см. пункт 177 документа A/CN.9/526). В неофициальном вопроснике был задан вопрос о том, необходимо ли рассматривать вопрос о встречных исках в проекте конвенции и отвечает ли этой цели существующий проект соответствующей статьи. Несколько делегаций высказали мнение, что данный проект статьи следует исключить. Одна из делегаций выразила сомнение в том, что встречные иски являются достаточно веским основанием для продления срока давности в соответствии с данной статьей. Остальные делегации сочли такое положение необходимым и в целом одобрили формулировку существующего проекта.

54. Было высказано несколько предложений редакционного характера. Во-первых, одна делегация отметила, что из формулировки "встречный иск... может быть предъявлен" невозможно понять, должен ли встречный иск подаваться в рамках того же или в рамках отдельного разбирательства, и предложила уточнить, что речь идет об отдельном разбирательстве. Во-вторых, в конец статьи было предложено добавить формулировку "или в течение более длительного срока, предусмотренного законом места рассмотрения дела", с учетом того, что в некоторых правовых системах встречный иск может подаваться только при явке в суд, а с момента возбуждения процесса до момента явки в суд может пройти более 90 дней. Наконец, был поднят вопрос о сфере применения данной статьи. Одна из делегаций предложила, что сфера применения проекта статьи 73 должна ограничиваться встречными исками, касающимися зачета требований. Другая делегация отметила, что существующий проект является слишком широким по охвату и что в него необходимо добавить дополнительное условие, касающееся предмета встречного иска. Она предложила добавить в проект данной статьи следующий текст:

Истечение срока давности иска не ведет к погашению права на предъявление встречного иска, если иск, в связи с которым предъявляется встречный иск, вытекает из того же правового контекста, что и погашенный по срокам иск, и если он возникает до того, как такой иск будет погашен по срокам.

G. Проект статьи 74

55. Проект статьи 74, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, имеет следующую формулировку:

Статья 74. Иски в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру

[Если зарегистрированный владелец морского судна опровергает презумпцию того, что он является перевозчиком в соответствии со статьей 40(3), иск в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру может быть предъявлен даже после истечения срока исковой давности,

указанного в статье 69, если такой иск предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах

- а) срока, допускаемого применимым законодательством государства, в котором возбуждается разбирательство; или
- б) 90 дней, начиная со дня, когда зарегистрированный владелец [и
 - i) доказывает, что морское судно было зафрахтовано на условиях бербоут–чартера в момент перевозки, и]
 - [ii)] надлежащим образом идентифицирует фрахователя по бербоут–чартеру.]

56. В данном проекте статьи рассматривается ситуация, когда срок исковой давности истекает до того, как истец сможет идентифицировать фрахователя по бербоут–чартеру, являющегося ответственным "перевозчиком" в соответствии со статьей 40(3). Однако вопрос о целесообразности сохранения в проекте конвенции статьи 40(3) до сих пор не решен, и если Рабочая группа примет решение об ее исключении, то придется исключить и данную статью.

57. В неофициальном вопроснике был задан вопрос о том, является ли проект статьи 74 приемлемым, если допустить, что проект статьи 40(3) будет сохранен в проекте конвенции. Некоторые из делегаций поддержали содержание проекта статьи 74, в то время как другие высказали свое неодобрение. Одна из делегаций предложила следующий новый текст на тот случай, если проект статьи 40(3) будет утвержден в новой редакции, предложенной в проекте пункта 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.70:

"Если в договорных условиях не указаны наименование и адрес перевозчика и истец обратился к зарегистрированному владельцу с просьбой надлежащим образом идентифицировать перевозчика, то

- а) иск в отношении зарегистрированного владельца может быть предъявлен в течение 90 дней с момента подачи запроса об идентификации перевозчика и
- б) иск в отношении перевозчика может быть предъявлен в течение 90 дней с момента надлежащей идентификации перевозчика зарегистрированным владельцем".

Н. Возможная дополнительная статья о переносе исков в соответствии с проектом статьи 80 (2)

58. На шестнадцатой сессии Рабочей группы прозвучало предложение о том, что в проект конвенции следует включить положение о сроке исковой давности в случае переноса исков в соответствии с проектом статьи 80 (2) (см. пункт 57 документа A/CN.9/591).

59. Можно, однако, усомниться в необходимости специального положения на данный случай. Было признано, что типичным иском, который может быть перенесен в соответствии с проектом статьи 80 (2) является декларативный иск, направленный на установление отсутствия ответственности со стороны перевозчика и не включающий "законных" требований в отношении

грузоотправителя по договору, например требования о привлечении к ответственности в соответствии с главой 8 (см. пункты 57-59 документа A/CN.9/591). Предположим, что перевозчик предъявляет декларативный иск о признании отсутствия ответственности по отношению к грузополучателю до истечения срока исковой давности и что грузополучатель ходатайствует о переносе данного иска. Перевозчик предъявляет новый иск в другую судебную инстанцию, указанную в проекте статьи 75 или 77, по истечении срока исковой давности. Заинтересован ли перевозчик в продлении срока исковой давности в данном случае? Также непонятно, оправдано ли продление срока давности для заинтересованной в грузе стороны с учетом того, что она могла в любое время предъявить иск в отношении перевозчика в одном из судебных форумов, указанных в проекте статьи 75 или 77. Представляется необходимым внимательно изучить вопрос о наличии у одной из сторон законного интереса в продлении срока исковой давности в связи с проектом статьи 80 (2).

60. В неофициальном вопроснике спрашивалось о том, имеется ли необходимость в специальном положении, связанном с переносом исков в соответствии с проектом статьи 80 (2), и каким должно быть его содержание. Хотя по данному вопросу высказались не все делегации, многие из ответивших делегаций сочли включение такого положения в проект конвенции нецелесообразным. Одна из делегаций, напротив, прямо поддержала предложение о добавлении отдельной статьи, касающейся переноса исков в соответствии со статьей 80 (2). Было высказано мнение, что такая статья должна предусматривать, чтобы перевозчику был предоставлен разумный период времени (например, 90 дней) для предъявления иска в компетентный суд, выбранный заинтересованной в грузе стороной.