



**ДОКЛАД КОМИССИИ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО
ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ
О РАБОТЕ ЕЕ ДЕВЯТОЙ СЕССИИ**

12 апреля—7 мая 1976 года

ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ • ТРИДЦАТЬ ПЕРВАЯ СЕССИЯ

ДОПОЛНЕНИЕ № 17 (A/31/17)

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ



**ДОКЛАД КОМИССИИ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО
ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ
О РАБОТЕ ЕЕ ДЕВЯТОЙ СЕССИИ**

12 апреля—7 мая 1976 года

ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ • ТРИДЦАТЬ ПЕРВАЯ СЕССИЯ

ДОПОЛНЕНИЕ № 17 (A/31/17)

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Нью-Йорк • 1976

ПРИМЕЧАНИЕ

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации.

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Глава</u>	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
ВВЕДЕНИЕ	I-2	1
I. ОРГАНИЗАЦИЯ СЕССИИ	3-13	2
А. Открытие	3	2
В. Членский состав Комиссии и присутствовавших на сессии	4-5	2
С. Выборы должностных лиц	7	3
D. Повестка дня	8	4
Е. Создание комитетов полного состава ...	9-12	4
F. Утверждение доклада	13	5
II. МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ	14-28	6
А. Единообразные нормы, регулирующие международную куплю-продажу товаров...	14-21	6
В. Заключение и действительность договоров международной купли-продажи товаров...	22-28	7
III. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ	29-33	11
Оборотные документы	29-33	11
IV. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	34-45	13
А. Введение	34-38	13
В. Рассмотрение доклада Комитета полного состава I	39-44	15
С. Текст проекта конвенции о морской перевозке грузов	45	17
V. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТОРГОВЫЙ АРБИТРАЖ	46-57	35
А. Введение	46-50	35
В. Рассмотрение доклада Комитета полного состава II	51-56	36
С. Текст Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ	57	38
VI. РАТИФИКАЦИЯ КОНВЕНЦИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ, ИЛИ ПРИСОЕДИНЕНИЕ К НИМ	58	56

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

<u>Глава</u>	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
VII. ПОДГОТОВКА КАДРОВ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ В ОБЛАСТИ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ	59-64	56
А. Стипендии для подготовки специалистов в области права международной торговли	60	56
В. Семинар Учебного и научно-исследователь- ского института Организации Объединенных Наций	61	56
С. Второй симпозиум ЮНСИТРАЛ	62-64	57
VIII. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА	65-70	57
А. Будущая рабочая программа Комиссии	65-66	57
В. Состав Рабочей группы по международной купле-продаже товаров	67	58
С. Даты и место проведения сессий Комиссии и ее рабочих групп	68-70	58
IX. ДРУГИЕ ВОПРОСЫ	71-76	59
А. Резолюция 3494 (XXX) Генеральной Ассамб- леи от 15 декабря 1975 года по докладу Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее восьмой сессии	71	59
В. Доклад Генерального секретаря о текущей деятельности других международных организаций	72	59
С. Многонациональные предприятия	73	59
D. Присутствие наблюдателей	74	60
Е. Дата окончания срока членства в Комиссии	75-76	60
ПРИЛОЖЕНИЯ		
I. ДОКЛАД КОМИТЕТА ПОЛНОГО СОСТАВА I ОТНОСИТЕЛЬНО ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ		62
II. ДОКЛАД КОМИТЕТА ПОЛНОГО СОСТАВА II ОТНОСИТЕЛЬНО АРБИТРАЖНОГО РЕГЛАМЕНТА ЮНСИТРАЛ		181
III. СПИСОК ДОКУМЕНТОВ, НАХОДИВШИХСЯ В РАСПОРЯЖЕНИИ КОМИССИИ		231

ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли охватывает работу девятой сессии Комиссии, состоявшейся в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке 12 апреля-7 мая 1976 года.

2. Во исполнение резолюции 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи от 17 декабря 1966 года настоящий доклад представляется на рассмотрение Генеральной Ассамблеи, а также Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию на отзыв.

ГЛАВА I

ОРГАНИЗАЦИЯ СЕССИИ

А. Открытие

3. Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) начала работу своей девятой сессии 12 апреля 1976 года. Сессия была открыта Генеральным секретарем.

В. Членский состав Комиссии и присутствовавших на сессии

4. В соответствии с резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи Комиссия была учреждена в составе 29 государств, избираемых Ассамблеей. Своей резолюцией 3108 (XXVIII) Генеральная Ассамблея увеличила число членов Комиссии с 29 до 36 государств. В настоящее время в число членов Комиссии, избранных 12 ноября 1970 года и 12 декабря 1973 года, входят следующие государства 1/: Австралия*, Австрия*, Аргентина, Барбадос, Бельгия, Болгария, Бразилия, Венгрия, Габон, Гайана*, Гана*, Федеративная Республика Германия, Греция, Египет*, Заир, Индия, Кения, Кипр, Мексика, Непал*, Нигерия*, Норвегия*, Объединенная Республика Танзания*, Польша*, Сингапур*, Сирийская Арабская Республика, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии*, Соединенные Штаты Америки, Сомали*, Союз Советских Социалистических Республик*, Сьерра-Леоне, Филиппины, Франция*, Чехословакия, Чили* и Япония*,

1/ В соответствии с резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи члены Комиссии избираются на шестилетний срок, за исключением тех случаев, когда в связи с первоначальными выборами срок полномочий 14 членов, избранных Председателем Ассамблеи путем жеребьевки, истек в конце третьего года (31 декабря 1970 года); срок полномочий 15 других членов истек в конце шестого года (31 декабря 1973 года). Поэтому Генеральная Ассамблея на двадцать пятой сессии избрала 14 членов на полный шестилетний период, заканчивающийся 31 декабря 1976 года, а на двадцать восьмой сессии - 15 членов на полный шестилетний срок, заканчивающийся 31 декабря 1979 года. Генеральная Ассамблея на двадцать восьмой сессии избрала также семь дополнительных членов. Среди этих дополнительных членов сроки полномочий трех членов, избранных Председателем Ассамблеи путем жеребьевки, истекут в конце третьего года (31 декабря 1976 года), сроки полномочий четырех членов - в конце шестого года (31 декабря 1979 года). Сроки полномочий членов, отмеченных звездочкой, истекают 31 декабря 1976 года. Сроки полномочий остальных членов истекают 31 декабря 1979 года.

5. На сессии были представлены все члены Комиссии, за исключением Гайаны, Кипра и Сомали.

6. Следующие органы Организации Объединенных Наций, специализированные учреждения, межправительственные организации и международные неправительственные организации были представлены наблюдателями:

a) Органы Организации Объединенных Наций

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

b) Специализированные учреждения

Межправительственная морская консультативная организация; Международный валютный фонд; Всемирный банк.

c) Межправительственные организации

Совет экономической взаимопомощи; Европейский совет; Восточно-африканское сообщество; Гаагская конференция по международному частному праву; Лига арабских государств.

d) Международные неправительственные организации

Межамериканская комиссия по торговому арбитражу; Международная торговая палата; Международная палата по судоходству; Международный совет по торговому арбитражу; Ассоциация международного права; Международный морской комитет; Международная ассоциация судовладельцев; Международный союз морского страхования.

С. Выборы должностных лиц

7. Комиссия избрала следующих должностных лиц путем аккламации^{2/}:

Председатель г-н Л.Х. Кхо (Сингапур)

Заместитель
Председателя г-н Р. Гербер (Федеративная Республика Германия)

^{2/} Выборы проводились на 173-м и 174-м заседаниях 12 апреля 1976 года. В соответствии с решением, принятым Комиссией в ходе первой сессии, Комиссия имеет трех заместителей Председателя, с тем чтобы вместе с Председателем и Докладчиком каждая из пяти групп государств, перечисленных в пункте 1 раздела II резолюции 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи, была представлена в Комиссии должностными лицами (см. Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать третья сессия, Дополнение № 16 (A/7216), пункт 14 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том 1: 1968-1970 гг. (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.71.Y.1), часть вторая, глава I, пункт 14).

Заместитель Председателя	г-н Е. Моттли (Барбадос)
Заместитель Председателя	г-н Й. Ружичка (Чехословакия)
Докладчик	г-жа Т. Ойекунле (Нигерия)

Д. Повестка дня

8. Повестка дня сессии, принятая Комиссией на ее 173-м заседании 12 апреля 1976 года, является следующей:

1. Открытие сессии
2. Выборы должностных лиц
3. Утверждение повестки дня, предварительное расписание заседаний
4. Международная купля-продажа товаров
5. Международные платежи
6. Международное законодательство в области морских перевозок
7. Международный торговый арбитраж
8. Ратификация конвенций, касающихся права международной торговли, и присоединение к ним
9. Подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли
10. Дальнейшая работа
11. Другие вопросы
12. Дата и место проведения десятой сессии
13. Утверждение доклада Комиссии

Е. Создание комитетов полного состава

9. Комиссия постановила создать два комитета полного состава (Комитет I и Комитет II), которые будут проводить заседания одновременно, чтобы рассмотреть следующие пункты повестки дня:

Комитет I

Пункт 6. Международное законодательство в области морских перевозок: проект конвенции о морской перевозке грузов.

Комитет II

Пункт 7. Международный торговый арбитраж: Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ.

10. Комитет I работал с 12 апреля по 6 мая 1976 года и провел 31 заседание 3/. Комитет II работал с 12 по 23 апреля 1976 года и провел 19 заседаний 4/.

11. На своем первом заседании 12 апреля 1976 года Комитет I единогласно избрал г-на М. Чафика (Египет) Председателем, а г-на Н.Геируса (Бразилия) докладчиком. На своем первом заседании также 12 апреля 1976 года Комитет II единогласно избрал г-на Р. Лева (Австрия) Председателем, а на шестом заседании единогласно избрал г-на И. Саса (Венгрия) докладчиком.

12. Комиссия рассмотрела доклад Комитета I на своих 178-м и 179-м заседаниях 7 мая, а доклад Комитета II на своем 175, 176-м и 177-м заседаниях 27 и 28 апреля 1976 года. Комиссия постановила включить доклады комитетов I и II в настоящий доклад в форме приложений (приложение I и приложение II).

Г. Утверждение доклада

13. Комиссия утвердила настоящий доклад на своем 179-м заседании 7 мая 1976 года.

3/ Краткие отчеты о заседаниях Комитета I содержатся в документах A/CN.9/IX/C.1/SR.1-SR.31.

4/ Краткие отчеты о заседаниях Комитета II содержатся в документах A/CN.9/IX/C.2/SR.1-SR.19.

ГЛАВА II

МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ

А. Единообразные нормы, регулирующие международную куплю-продажу товаров

Доклад Рабочей группы

14. Комиссия рассмотрела доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее седьмой сессии, проходившей в Женеве 5-16 января 1976 года (A/CN.9/116). В докладе отражен прогресс, достигнутый Рабочей группой в осуществлении мандата, порученного ей на второй сессии Комиссии, в соответствии с которым Рабочей группе было предложено, среди прочего, выяснить, какие изменения текста Единообразного закона о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС), прилагаемого к Гаагской конвенции 1964 года, могут помочь ему получить более широкое признание стран с различными правовыми и социально-экономическими системами, и разработать новый текст, отражающий такие изменения 5/.

15. Как отмечается в докладе Рабочей группы, Группа завершила рассмотрение нерешенных вопросов в отношении статей 57-69 проекта конвенции о международной купле-продаже товаров и некоторых других статей, в которых оставались нерешенные вопросы. Затем Группа рассмотрела текст проекта конвенции во втором чтении.

16. Комиссия с удовлетворением отметила, что после завершения второго чтения Рабочая группа одобрила текст проекта конвенции о международной купле-продаже товаров, тем самым выполнив мандат, доверенный ей Комиссией в отношении пересмотра ЮЛИС. Комиссия также отметила,

5/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18 (A/7618), пункт 38, подпункт 3а резолюции, содержащейся в этом документе (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том I: 1968-1970 годы (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.71.V.1), часть вторая, глава II, пункт 38); там же, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417), пункт 92, подпункт 1с резолюции, содержащейся в этом документе (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том II: 1971 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.72.V.4), часть первая, глава II, пункт 92). Гаагская конвенция 1964 года о Единообразном законе о международной купле-продаже товаров и прилагаемый к ней Единообразный закон (ЮЛИС) содержится в Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли, том I (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.71.V.3), глава I, раздел I.

что Рабочая группа не достигла консенсуса в отношении текста пункта 2 статьи 7 и статьи II, которые были заключены в квадратные скобки, и что в отношении некоторых других статей представители членов Рабочей группы зарезервировали свою позицию, с тем чтобы вернуться к этому вопросу на десятой сессии Комиссии, когда будет рассматриваться проект конвенции. Текст, принятый Рабочей группой, приводится в приложении I к ее докладу.

I7. Комиссия также отметила, что Рабочая группа не рассматривала проекта статей, касающихся выполнения Конвенции, заявлений и оговорок или заключительных положений проекта конвенции, и просила Секретариат подготовить такой проект положений для рассмотрения Комиссией на ее десятой сессии.

I8. В докладе Рабочей группы отмечается, что она рассмотрела проект комментария к тексту проекта конвенции о международной купле-продаже товаров (A/CN.9/WG.2/WR.22), содержащийся в приложении I к докладу Рабочей группы о работе ее шестой сессии (A/CN.9/100), и что она просила Секретариат пересмотреть проект комментария с учетом ее обсуждений и выводов. Комментарий приводится в приложении II к докладу Рабочей группы.

I9. Комиссия согласилась с мнением Рабочей группы о том, что комментарий, сопровождающий проект конвенции, является желательным ввиду того, что он поможет лучше понять ход подготовительной работы и принципы, положенные в основу формулировок проекта конвенции, в том виде, в каком они были приняты Рабочей группой.

Рассмотрение доклада Комиссией^{6/}

20. Комиссия отметила, что в соответствии с решением, принятым ею на своей восьмой сессии, проект конвенции, сопровождаемый комментарием, был направлен правительствам и заинтересованным международным организациям для представления замечаний и что анализ замечаний будет подготовлен для рассмотрения Комиссией на ее десятой сессии.

21. Комиссия постановила рассмотреть проект конвенции на своей десятой сессии с учетом замечаний, полученных от правительств и заинтересованных международных организаций.

В. Заключение и действительность договоров международной купли-продажи товаров

Введение

22. На своей второй сессии Комиссия постановила, что Рабочая группа по международной купле-продаже товаров должна выяснить, какие изменения Единообразного закона о заключении договоров международной

^{6/} Комиссия рассмотрела этот вопрос на своем I73-м заседании 12 апреля 1976 года, и краткий отчет об этом заседании содержится в документе A/CN.9/SR.173.

купли-продажи товаров, прилагаемого к Гаагской конвенции от 1 июля 1964 года, могут помочь ему получить более широкое признание стран с различными правовыми и социально-экономическими системами, и работать новый текст для этой цели 7/. На своей третьей сессии Комиссия постановила, что Рабочая группа должна уделить первоочередное внимание рассмотрению ЮЛИС и приступить к вопросу о заключении договоров только после выполнения этой задачи 8/.

23. На своей седьмой сессии Комиссия рассмотрела просьбу Международного института унификации частного права (МИУЧП) о включении в свою программу работы рассмотрения "проекта закона для унификации некоторых правил, касающихся действительности договоров международной купли-продажи товаров", одобренного Советом управляющих Института в 1972 году. На той сессии было выражено мнение о том, что, возможно, было бы желательным изложить правила о заключении и действительности договоров в едином акте и что следует рассмотреть целесообразность изложения правил, регулирующих заключение и действительность договоров вообще, в той степени, в которой они относятся к международной торговле 9/.

Доклад Рабочей группы

24. В докладе указывается, что Рабочая группа пришла к единодушному мнению о том, что на своей следующей сессии ей следует начать работу в области единообразных правил, регулирующих заключение договоров и попытаться сформулировать такие правила на более широкой

7/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18 (A/7618), пункт 38, подпункт 3а резолюции, содержащейся в этом документе (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том I: 1968-1970 годы (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.71.V.1), часть вторая, глава II, пункт 38). Гаагская конвенция 1964 года о Единообразном законе о заключении договоров международной купли-продажи товаров и прилагаемый к ней Единообразный закон содержатся в Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли, том I (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.71.V.3), глава I, раздел I.

8/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать пятая сессия, Дополнение № 17 (A/8017), пункт 72 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том I: 1968-1970 годы (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.71.V.1), часть вторая, глава III, пункт 72).

9/ Там же, двадцать девятая сессия, Дополнение № 17 (A/9617), пункты 91-93 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том V: 1974 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.75.V.2), часть первая, глава II, А, пункты 91-93).

основе, чем международная купля-продажа товаров. Если в процессе работы окажется, что принципы, лежащие в основе договоров купли-продажи и других видов договоров, невозможно регламентировать в одном тексте, Группа будет продолжать работу лишь в области договоров купли-продажи. Кроме того, Рабочая группа считает, что ей следует рассмотреть вопрос о том, можно ли некоторые или все правила, касающиеся действительности договоров, соответствующим образом объединить с правилами, регулирующими заключение договоров. Рабочая группа решила вынести эти выводы на рассмотрение девятой сессии Комиссии для выяснения ее мнения по этому вопросу.

Рассмотрение доклада Комиссией^{10/}

25. Комиссия сосредоточила свои обсуждения на трех основных вопросах:

а) следует ли включать предлагаемую конвенцию о международной купле-продаже товаров и правила, которые будут приняты в отношении заключения и действительности договоров международной купли-продажи товаров, в единую конвенцию, или правила, регулирующие заключение и действительность договоров международной купли-продажи товаров, должны стать предметом отдельной конвенции;

б) в случае подготовки двух конвенций, следует ли представлять обе конвенции одной конференции полномочных представителей или их следует представить разным конференциям полномочных представителей;

с) следует ли правила, регулирующие заключение и действительность договоров, разрабатывать для широкого круга договоров, применяемых в международной торговле, или их следует выработать лишь для международной купли-продажи товаров.

26. В отношении первых двух вопросов отмечалось, что для пользующихся правилами, разрабатываемыми Комиссией, было бы легче работать с единым текстом. Отмечалось также, что подготовка единого текста или, по крайней мере, рассмотрение двух текстов на одной конференции полномочных представителей облегчило бы подготовку текстов с соблюдением одинакового подхода и использованием одинаковой терминологии. С другой стороны, отмечалось, что подготовка правил, регулирующих заключение и действительность договоров, займет некоторое время и что было бы нежелательным ждать завершения этой работы до созыва конференции полномочных представителей, на которой будет рассмотрен проект конвенции о международной купле-продаже товаров. Было также высказано мнение, что будет труднее добиться ратификации большим числом государств единого текста, в котором правила, регулирующие заключение и действительность договоров, объединены с правилами международной купли-продажи товаров. Кроме того, отмечалось,

^{10/} Комиссия рассмотрела этот вопрос на своем 173-м заседании 12 апреля 1976 года, и краткий отчет об этом заседании содержится в документе A/CN.9/SR.173.

что рассмотрение проекта конвенции о международной купле-продаже товаров уже само по себе заполнит повестку дня конференции полномочных представителей и что для конференции будет трудно со всем вниманием рассмотреть также проблемы заключения и действительности договоров.

27. Что касается третьего вопроса, то Комиссия сочла, что Рабочая группа для выполнения своей задачи в кратчайшее время должна ограничить свою работу разработкой правил, регулирующих заключение договоров международной купли-продажи товаров, но что Рабочая группа по своему усмотрению может решить, включать ли некоторые правила, касающиеся действительности таких договоров. Комиссия просила Рабочую группу представить свои выводы относительно этого вопроса Комиссии на десятой сессии.

Решение Комиссии

28. На своем 173-м заседании 12 апреля 1976 года Комиссия единогласно приняла следующее решение:

"Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли"

1. с признательностью принимает к сведению доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее седьмой сессии;
2. поздравляет Рабочую группу с быстрым и успешным выполнением возложенной на нее задачи по пересмотру Единообразного закона о международной купле-продаже товаров, прилагаемого к Гаагской конвенции от 1 июля 1964 года;
3. постановляет:
 - а) рассмотреть проект конвенции о международной купле-продаже товаров на своей десятой сессии;
 - б) отложить до своей десятой сессии рассмотрение вопроса о том, следует ли излагать правила, регулирующие заключение и действительность договоров, в конвенции, содержащей нормы о международной купле-продаже товаров, или в отдельной конвенции и, в случае разных конвенций, следует ли рассматривать их на одной и той же дипломатической конференции;
 - с) поручить Рабочей группе по международной купле-продаже товаров ограничить свою работу в области заключения и действительности договоров договорами международной купли-продажей товаров".

ГЛАВА III

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

Оборотные документы

29. На рассмотрении Комиссии находился доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее четвертой сессии, проходившей в Нью-Йорке 2-12 февраля 1976 года (A/CN.9/117). В докладе отражается прогресс, которого Рабочая группа достигла в деле подготовки окончательного проекта единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях.

30. Как указывается в докладе, Рабочая группа на своей четвертой сессии рассмотрела статьи 79-86 и статьи 1-11 проекта единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях, который был подготовлен Генеральным секретарем в соответствии с решением Комиссии 11/. В предлагаемом единообразном законе будут установлены единообразные нормы, применимые к международным оборотным документам (переводным или простым векселям) для факультативного использования в международных платежах.

31. В докладе излагаются результаты обсуждений и выводы Рабочей группы в отношении исковой давности, утраченных векселей, сферы действия предлагаемого единообразного закона, требований к форме документа и толкования требований к форме.

Рассмотрение доклада Комиссией 12/

32. Комиссия с удовлетворением отметила, что Рабочая группа завершила первое чтение проекта единообразного закона. В соответствии со своей общей политикой рассмотрения существа работы, проводимой рабочими группами, лишь после завершения этой работы, Комиссия приняла к сведению доклад Рабочей группы по международным оборотным документам.

11/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417), пункт 35 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том II: 1971 г. (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.72.V.4), часть первая, глава II, раздел A, пункт 35. Проект единообразного закона и комментарий к нему содержатся в документе A/CN.9/WG.IV/WR.2.

12/ Комиссия рассмотрела этот вопрос на своем 173-м заседании, и краткий отчет об этом заседании содержится в документе A/CN.9/SR/173.

Решение Комиссии

33. На своем 173-м заседании 12 апреля 1976 года Комиссия единогласно приняла следующее решение:

"Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли"

1. с удовлетворением принимает к сведению доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе своей четвертой сессии;
2. предлагает Рабочей группе продолжать свою работу согласно кругу ведения, установленному Комиссией в решении, принятом в отношении оборотных документов на ее пятой сессии, и завершить эту работу скорейшим образом;
3. просит Генерального секретаря провести в соответствии с директивами Рабочей группы по международным оборотным документам дальнейшую работу в связи с проектом единообразного закона о международных переводных векселях, а также в связи с исследованиями, касающимися использования чеков для осуществления международных платежей, в консультации с Исследовательской группой Комиссии по международным платежам, состоящей из экспертов, выделенных заинтересованными международными организациями и банковскими и торговыми учреждениями, и для этих целей собирать совещания по мере необходимости".

ГЛАВА IV

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

А. Введение

34. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) в резолюции, принятой на ее второй сессии в феврале 1971 года, рекомендовала Комиссии предпринять изучение правил и практики, касающихся коносаментов, включая те правила, которые содержатся в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года), и в Протоколе изменений к этой Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), имея в виду пересмотр и расширение этих правил, а также подготовку, в случае надобности, новой международной конвенции для принятия под эгидой Организации Объединенных Наций.

35. На своей четвертой сессии Комиссия решила изучить нормы, регулирующие ответственность морских перевозчиков за груз ^{13/} в соответствии с положениями вышеуказанной резолюции относительно коносаментов, принятой Рабочей группой ЮНКТАД (TD/B/C.4/86, приложение I).

13/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417), пункты 10-23 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том II: 1971 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под номером R.72.V.4), часть первая, глава II, А, пункты 10-23). О предыдущей работе Комиссии по вопросу о международном законодательстве в области морских перевозок, см. там же, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18 (A/7618), пункты 114-133 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том I: 1968-1970 годы (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под номером R.71.V.1), часть вторая, глава II, раздел А, пункты 114-133); там же, двадцать пятая сессия, Дополнение № 17 (A/8017), пункты 157-166 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том I: 1968-1970 годы, часть вторая, глава III, раздел А, пункты 157-166); там же, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/8717), пункты 44-51 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том III: 1972 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под номером R.73.V.6), часть первая, глава II, раздел А, пункты 44-51); там же, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9017), пункты 46-61 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том IV: 1973 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под номером R.74.V.3), часть первая, глава II, раздел А, пункты 46-61); там же, двадцать девятая сессия, Дополнение № 17 (A/9617), пункты 38-53 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том V: 1974 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.75.V.2) часть первая, глава II, раздел А, пункты 38-53; там же, тридцатая сессия, Дополнение № 17 (A/10017), пункты 64-77.

36. С целью осуществления этой программы работы Комиссия создала Рабочую группу по международному законодательству в области морских перевозок, состоящую из 21 члена Комиссии. Рабочая группа провела восемь сессий и представила Комиссии на ее восьмой сессии текст проекта конвенции о морской перевозке грузов 14/. На своей седьмой сессии Комиссия просила Генерального секретаря направить окончательный текст проекта конвенции после его утверждения Рабочей группой по международному законодательству в области морских перевозок правительствам и заинтересованным международным организациям для представления их замечаний и подготовить анализ таких замечаний для его рассмотрения Комиссией на ее нынешней сессии.

37. Комиссия рассмотрела следующие документы:

- i) A/CN.9/109: Замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов. В этом документе также воспроизводится текст проекта конвенции (стр. 4-19).
- ii) A/CN.9/110: Анализ замечаний правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов.
- iii) A/CN.9/115: Проект статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов. Этот проект положений был подготовлен Секретариатом в ответ на просьбу, с которой к нему обратилась Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок на восьмой сессии Группы. Рабочая группа не рассматривала этот проект положений.
- iv) A/CN.9/115/Add.1: Таблицы 1 и 2 (1975 год) Регистры судов Ллойда.
- v) A/CN.9/105: Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее восьмой сессии.
- vi) Документы Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию:
 - TD/B/C.4/ISL/19: Коносаменты - замечания по проекту конвенции о морской перевозке грузов, подготовленные Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, - доклад секретариата ЮНКТАД;

14/ На своем 179-м заседании 7 мая 1976 года Комиссия отметила, что Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок выполнила таким образом свой мандат, и поэтому приняла решение распустить эту Рабочую группу.

- TD/B/C.4/ISL/19/Supp.1 и Supp.2: Коносаменты - проект конвенции о морской перевозке грузов; исходные замечания, подготовленные секретариатом ЮНКТАД;
- TD/B/C.4/ISL/21: Доклад Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок о первой части ее пятой сессии.

38. Комиссия образовала Комитет полного состава I для рассмотрения проекта конвенции о морской перевозке грузов, принятого Рабочей группой по международному законодательству в области морских перевозок, и представления ей доклада. Комитет I провел 31 заседание с 12 апреля по 6 мая. Доклад Комитета I Комиссии приводится в приложении I к настоящему докладу.

В. Рассмотрение доклада Комитета полного состава I

39. Комиссия рассмотрела доклад Комитета I на своих 178-м и 179-м заседаниях 7 мая 1976 года 15/.

40. Было выражено мнение, что возможность замены в тексте проекта конвенции на английском языке, где это необходимо, повелительного наклонения с глаголом "shall" изъявительным наклонением с глаголом "is" в настоящем времени должна быть представлена вниманию международной конференции полномочных представителей, которая будет созвана для заключения конвенции о морской перевозке грузов.

41. После обсуждения Комиссия одобрила текст проекта конвенции о морской перевозке грузов, предложенный Комитетом I, со следующими изменениями:

а) в пунктах 1 и 2 статьи 8, где в них впервые встречается выражение "потери, повреждения или задержка", оно заменено выражением "потери, повреждения или задержка в доставке";

б) в первом предложении пункта 2 статьи 15 между словами "this article" и "shall state"; в английском тексте добавлена запятая;

с) в пункте 1 статьи 20 заключенные в квадратные скобки слова "за убытки" и сноска к ним опущены;

д) в пункте 2 статьи 20 слова "to run", следующие за словами "period commences", в английском тексте опущены;

15/ Краткие отчеты об этих заседаниях содержатся в документах A/CN.9/SR.178 и 179.

e) в пункте 3 статьи 20 текста на английском языке слова "begins to run" заменены словом "commences";

f) в пункте 4 статьи 20 текста на английском языке слова "the running of" опущены;

g) в пункте 1 статьи 21 после слова "государства" добавлена следующая сноска "6/": "Значительное число делегаций выступает за добавление перед словом "государства" слова "договаривающегося";

h) в пункте 5 статьи 21 текста на английском языке между словом "parties" и словами "after a claim" добавлена запятая; и

i) в пункте 1 статьи 22 фраза "по договору перевозки" заменена фразой "в связи с перевозкой груза, согласно настоящей Конвенции".

42. В отношении проекта статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений проекта конвенции о морской перевозке грузов (А/СН.9/115), Комиссия приняла решение о том, что этот проект статей, измененный Секретариатом в соответствии с предложениями, принятыми Комитетом I, должен быть предоставлен, вместе с проектом конвенции, правительствам и заинтересованным международным организациям для замечаний и предложений.

43. По единодушному мнению членов Комиссии Генеральная Ассамблея должна созвать международную конференцию полномочных представителей для заключения на основе проекта статей, одобренного Комиссией, конвенции о морской перевозке грузов. Комиссия приняла к сведению сообщение Рабочей группы КНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок о том, что она отдает предпочтение созыву международной конференции полномочных представителей в течение 1977 года или в начале 1978 года. Представитель Генерального секретаря сделал заявление о финансовых последствиях такой конференции.

Решение Комиссии

44. На своем 179-м заседании 7 мая 1976 года Комиссия приняла следующее решение:

"Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли,

напоминая о принятом на ее четвертой сессии решении изучить, в ответ на резолюцию Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок, созданной Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, правила и практику, касающиеся коносаментов, включая те правила, которые содержатся в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 г.), и в Протоколе изменений к этой Конвенции (Брюссельский протокол 1968 г.), имея в виду пересмотр и расширение этих правил, а также подготовку, в случае надобности, новой международной конвенции для принятия под эгидой Организации Объединенных Наций;

считая, что международная торговля является важным фактором поощрения дружественных отношений между государствами и что принятие конвенции о морской перевозке грузов, устанавливающей сбалансированное распределение рисков между грузовладельцем и перевозчиком, явится вкладом в развитие мировой торговли;

1. одобряет текст проекта конвенции о морской перевозке грузов, изложенный в пункте 45 своего доклада о работе своей девятой сессии;

2. просит Генерального секретаря:

а) распространить проект конвенции вместе с проектом статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений, которые будут подготовлены Генеральным секретарем, среди правительств и заинтересованных международных организаций с целью представления замечаний и предложений;

б) передать проект конвенции и проект статей, касающихся выполнения Конвенции, оговорок и других заключительных положений, Рабочей группе по международному законодательству в области морских перевозок, созданной Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, с целью представления замечаний и предложений;

с) подготовить аналитическую сводку замечаний и предложений, полученных от правительств, Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок и заинтересованных международных организаций и представить эту аналитическую сводку конференции полномочных представителей, которую может созвать Генеральная Ассамблея;

3. рекомендует Генеральной Ассамблее созвать, как только это станет практически возможным, международную конференцию полномочных представителей для заключения, на основе одобренного Комиссией проекта конвенции, конвенции о морской перевозке грузов".

С. Текст проекта конвенции о морской перевозке грузов

45. Проект конвенции о морской перевозке грузов, принятый Комиссией, является следующим:

ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции,

1. "Перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор морской перевозки грузов.

2. "Фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчик поручил перевозку груза или часть перевозки, и любое другое лицо, которому была поручена такая перевозка.

3. "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное принять груз.

4. "Груз" включает живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном средстве транспортировки, или когда они упакованы, "груз" включает это средство транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

5. "Договор перевозки" означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти морем груз из одного порта в другой.

6. "Коносамент" означает документ, подтверждающий договор перевозки и принятие или погрузку груза перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов предъявителю этого документа. Положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены по приказу указанного лица, или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

7. "Письменной форме" включает, наряду с прочим, телеграмму или телекс.

Статья 2. Сфера применения

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам перевозки между портами, находящимися в двух различных государствах, если:

а) порт погрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или

б) порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или

с) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре перевозки, является фактическим портом разгрузки, и такой порт находится в одном из договаривающихся государств, или

д) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, выдан в одном из договаривающихся государств, или

е) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, предусматривает, что условия договора должны определяться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, в котором осуществляются эти положения.

2. Положения настоящей Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартер-партиям. Однако, если коносамент выписывается во исполнение чартер-партии, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

4. Если договор предусматривает будущую перевозку груза несколькими партиями в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой партии. Однако, когда перевозка партии осуществляется в соответствии с чартер-партией, применяются положения пункта 3 настоящей статьи.

Статья 3. Толкование Конвенции

При толковании и применении положений настоящей Конвенции следует учитывать ее международный характер и необходимость установления единообразия.

ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4. Период ответственности

1. Ответственность перевозчика за груз в соответствии с настоящей Конвенцией охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия им груза до момента сдачи им груза:

а) путем его передачи грузополучателю; или

б) в случаях, когда грузополучатель не получает груза от перевозчика, путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту разгрузки; или

с) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которым в силу закона или правил, действующих в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя, кроме перевозчика или грузополучателя, означает служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя.

Статья 5. Основные положения об ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за убытки, связанные с потерями или повреждениями груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка имеет место, если груз не доставлен в порт разгрузки, предусматриваемый в договоре перевозки, в пределах определенного согласованного срока или, при отсутствии такого согласованного срока, в срок, который, с учетом обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком.

3. Лицо, имеющее право предъявить иск об утрате груза, может считать груз утерянным, когда он не был доставлен в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах шестидесяти дней по истечении срока доставки в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

4. В случае пожара перевозчик несет ответственность при условии, что истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

5. В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что в этих обстоятельствах потери, повреждения или задержка в доставке могут быть отнесены на счет таких рисков, предполагается, что потери, повреждения или задержка в доставке

были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет доказательств того, что целиком или отчасти потери, повреждения или задержка в доставке явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности, за исключением общей аварии, в тех случаях, когда потери, повреждения или задержка в доставке груза возникли в результате мер по спасению жизни и разумных мер по спасению имущества на море.

7. В тех случаях, когда при наличии ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов имеется другая причина, которая может привести к потерям, повреждениям или задержке в доставке груза, перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой потери, повреждения или задержка в доставке груза вызваны такой ошибкой или небрежностью, при условии, что перевозчик докажет размер потерь, повреждений или задержки в доставке груза, возникших не по его вине.

Статья 6. Пределы ответственности

1. а) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения груза согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) расчетных единиц за грузовое место или другую единицу отгрузки или (...) расчетных единиц за 1 килограмм веса брутто потерянного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

б) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза согласно положениям статьи 5 не превышает [...] 1/ суммы фрахта [подлежащей уплате за груз, доставленный с задержкой] [подлежащей уплате в соответствии с договором перевозки].

с) Общая сумма ответственности перевозчика согласно подпунктам а и б настоящего пункта ни в коем случае не превышает предела, установленного согласно подпункту а настоящего пункта для полной потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

2. Для исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи применяются следующие правила:

а) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

1/ Вопрос о том, должен ли предел ответственности равняться сумме фрахта или сумме, кратной сумме фрахта, должен быть решен на конференции полномочных представителей, которая рассмотрит настоящий проект конвенции.

б) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само средство транспортировки, это средство транспортировки, если оно не является собственностью перевозчика или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

3. Расчетная единица означает ... 2/.

4. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие пределы, предусмотренные в пункте 1.

Альтернативный текст статьи 6: Пределы ответственности 3/

1. Ответственность перевозчика согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) расчетных единиц за 1 килограмм веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза.

2. Расчетная единица означает ... 4/.

3. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем может быть установлен предел ответственности, превышающий предел, предусмотренный в пункте 1.

Статья 7. Применение в отношении недоговорных исков

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются в любом иске к перевозчику в отношении потерь, повреждений или задержки в доставке груза, на который распространяется договор перевозки, независимо от того, на чем основан этот иск - на договоре, на деликте или на чем-либо другом.

2. Если иск возбуждается против служащего или агента перевозчика, такой служащий или агент, доказавший, что он действовал в пределах его служебных обязанностей, имеет право прибегнуть к возражениям ответчика и воспользоваться пределами ответственности, на которые перевозчик может ссылаться согласно настоящей Конвенции.

2/ Расчетная единица будет определена на конференции полномочных представителей, которая рассмотрит проект Конвенции.

3/ Если ответственность за задержку в доставке будет ограничена в соответствии с настоящим альтернативным текстом специальным пределом ответственности, пункт 1 настоящего альтернативного текста может быть дополнен пунктом 1b и 1c основного текста статьи 6, изложенного выше. Если это будет сделано, то потребуются редакционные изменения в пункт 1 альтернативного текста.

4/ Расчетная единица будет определена на конференции полномочных представителей, которая рассмотрит проект Конвенции.

3. Общая сумма, причитающаяся к получению с перевозчика и любых лиц, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи, не превышает пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что потери, повреждения или задержка в доставке произошли в результате акта или оплошности, совершенных с намерением причинить такие потери, повреждения или задержку, или в результате безответственности и с пониманием того, что такие потери, повреждения или задержка, вероятно, возникли бы, что явилось актом или упущением:

а) самого перевозчика, или

б) служащего перевозчика, помимо капитана или любого члена команды, при обработке груза или обращении с ним в пределах его служебных обязанностей.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеют права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что потери, повреждения или задержка в доставке произошли в результате акта или оплошности такого служащего или агента, совершенных с намерением причинить такие потери, повреждения или задержку, или в результате безответственности и с пониманием того, что такие потери, повреждения или задержка, вероятно, возникли бы.

Статья 9. Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычной практике перевозки данных грузов, либо требуется статутными нормами или положениями.

2. Если перевозчик и грузоотправитель согласились в том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик включает в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, указание по этому поводу. При отсутствии подобного указания перевозчик обязан доказать, что соглашение о перевозке груза на палубе было достигнуто; однако перевозчик не имеет права ссылаться на подобное соглашение в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозится на палубе вопреки положениям пункта 1 настоящей статьи или когда перевозчик не может в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи сослаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик, несмотря на положения пункта 1 статьи 5, несет ответственность за потери или повреждения груза, а также за задержку в доставке, вызванную исключительно перевозкой груза на палубе, и степень его ответственности определяется в соответствии с положениями статьи 6 или 8 в зависимости от обстоятельств.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюмах рассматривается как акт или оплошность перевозчика и подпадает под действие статьи 8.

Статья 10. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда перевозка груза или часть его поручена фактическому перевозчику, независимо от того, осуществляется ли это в соответствии со свободой действий по договору перевозки или нет, перевозчик тем не менее по-прежнему несет ответственность за перевозку груза в целом в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Перевозчик в отношении перевозки груза, осуществляемой фактическим перевозчиком, несет ответственность за акты или оплошности фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями настоящей Конвенции за выполняемую им перевозку. Положения пп. 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применимы в случае, если иск возбуждается против служащего или агента фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик берет на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией или любым документом об отказе от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, затрагивает фактического перевозчика только в том случае, если оно четко с ним согласовано и оформлено в письменной форме. Независимо от согласия фактического перевозчика, перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или документами об отказе, вытекающими из такого специального соглашения.

4. В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является совместной и раздельной.

5. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не превышает пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не ущемляет какого-либо права обратного иска перевозчика и фактического перевозчика.

Статья 11. Сквозная перевозка

1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, по которым в договоре перевозки четко предусматривается, что определенная часть перевозки, предусмотренной в договоре, осуществляется названным лицом, помимо перевозчика, в договоре может также

предусматриваться, что перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке явились следствием подобных обстоятельств, возлагается на перевозчика.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10 за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в его ведении.

ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

Статья 12. Общее правило

Грузоотправитель не несет ответственности за потерю, понесенную перевозчиком или фактическим перевозчиком, или ущерб, понесенный судном, если такая потеря или такой ущерб не были результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такую потерю или ущерб, если эта потеря или ущерб не были результатом его ошибки или небрежности.

Статья 13. Особые правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель маркирует или обозначает удобным образом опасный груз как опасный.

2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель информирует его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не делает этого, а такой перевозчик или фактический перевозчик иным образом не знает о его опасном характере:

а) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за все убытки, возникшие в результате перевозки такого груза, и

б) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без выплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время перевозки оно взяло груз под свою ответственность, зная о его опасном характере.

4. Если, в случаях, когда положения подпункта б пункта 2 настоящей статьи неприменимы и не могут быть использованы, опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без выплаты компенсации, за исключением тех случаев, когда предусмотрено обязательство в отношении участия в покрытии общих убытков от аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5.

ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 14. Выдача коносамента

1. Когда груз поступает под ответственность перевозчика или фактического перевозчика, перевозчик по требованию грузоотправителя выдает грузоотправителю коносамент.

2. Коносамент может быть подписан лицом, располагающим полномочиями, предоставленными перевозчиком. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.

3. Подпись на коносаменте может быть поставлена от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символа или с помощью любых механических или электрических средств, если это допускается законами страны, в которой выдается коносамент.

Статья 15. Содержание коносамента

1. В коносаменте, в частности, должны быть указаны следующие данные:

а) общий характер груза; основные марки, необходимые для идентификации груза; число мест или предметов и вес груза или его количество, выраженное иным образом; все эти данные указываются так, как они даны грузоотправителем;

б) внешнее состояние груза;

с) наименование и основное предприятие перевозчика;

д) наименование грузоотправителя;

е) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

f) порт погрузки согласно договору перевозки и дата принятия груза перевозчиком в порту погрузки;

g) порт выгрузки по договору перевозки;

h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

i) место выдачи коносамента;

j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;

к) фрахт в размере, уплачиваемом грузополучателем, или другое указание на то, что фрахт оплачивается им;

l) заявление, упомянутое в пункте 3 статьи 23; и

м) заявление, если оно применимо, о том, что грузы перевозятся или могут перевозиться на палубе.

2. После того как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует грузоотправитель, выдает грузоотправителю "бортовой" коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, указывается, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или другой товарораспорядительный документ, касающийся любого из таких грузов, то, по просьбе перевозчика, грузоотправитель возвращает такой документ в обмен на "бортовой" коносамент. Перевозчик может внести исправления в любой ранее выданный документ, с тем чтобы удовлетворить требование грузоотправителя в отношении "бортового" коносамента, если после исправления в такой документ будут включены все данные, которые должны содержаться в "бортовом" коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на юридический характер документа как коносамента, при условии, что он тем не менее удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 6 статьи 1.

Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса груза или его количества, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи "бортового" коносамента - погруженному грузу, или если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или другое такое лицо включает в коносамент условие, оговаривающее эти неточности, основания для сомнений или отсутствие разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не отражает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

3. За исключением данных, в отношении которых и в рамках которых была внесена оговорка, предусмотренная в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи:

а) коносамент является доказательством *prima facie* приемки, а в случае выдачи "бортового" коносамента - погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

б) доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полностью полагается на содержащееся в нем описание груза.

4. Коносамент, в котором не указан фрахт, как предусмотрено в подпункте к пункта 1 статьи 15, или не имеется иного указания на то, что фрахт подлежит оплате грузополучателем, или не указан простой в порту погрузки, оплачиваемый грузополучателем, является доказательством *prima facie* того, что фрахт или такой простой не оплачивается грузополучателем. Однако доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полагается на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Статья 17. Гарантии грузоотправителя 5/

1. Считается, что грузоотправитель гарантировал точность представленных им перевозчику для включения в коносамент данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель обязан возместить перевозчику все убытки, явившиеся результатом неточного указания этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, согласно которому грузоотправитель берет на себя обязательство по возмещению перевозчику всех убытков в силу коносамента, выданного перевозчиком, либо лицом, действующим от его имени, без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, и внешнего состояния груза, должно считаться недействительным и не имеющим силы в отношении какой-либо третьей стороны, включая любого грузополучателя, которому был передан данный коносамент.

5/ Ряд делегаций высказали мнение о том, что статья 17 должна состоять лишь из пункта 1 и что пункты 2, 3 и 4 должны быть сняты.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение должно считаться действительным также в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, опуская оговорку, о которой говорится в пункте 2 настоящей статьи, не намеревается обмануть третью сторону, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте. Если в последнем случае опущенная оговорка касается конкретных данных, предоставляемых грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения убытков в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае преднамеренного обмана, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предоставляемым настоящей Конвенцией за любые убытки, понесенные третьей стороной, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в выданном коносаменте.

Статья 18. Другие документы, помимо коносамента

Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки, такой документ является доказательством *prima facie* приемки перевозчиком груза, описанного в нем.

ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 19. Уведомление по потерях, повреждениях или задержке

1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством *prima facie* доставки перевозчиком груза в соответствии с описанием в перевозочном документе или, если такой документ не выдан, в хорошем состоянии.

2. Если потери или повреждения являются скрытыми, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не было представлено в течение 15 дней, следующих за днем передачи груза грузополучателю.

3. Если состояние груза во время его передачи было предметом совместного осмотра или инспекции сторон, уведомление в письменной форме о потерях или повреждениях, установленных во время такого осмотра или инспекции, не представляется.

4. В случае каких-либо фактических или ожидаемых потерь или повреждений перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все необходимые средства для инспекции и учета груза.

5. За задержку доставки не выплачивается никакой компенсации, если только уведомление в письменной форме не было направлено перевозчику в течение 21 дня после дня передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был доставлен фактическим перевозчиком, любое уведомление, согласно настоящей статье, представленное фактическому перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было представлено перевозчику, и любое уведомление, представленное перевозчику, также имеет силу, как если бы оно было представлено такому фактическому перевозчику.

Статья 20. Исковая давность

1. Любой иск в связи с перевозкой по настоящей Конвенции имеет временной предел, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение периода в два года.

2. Исчисление срока исковой давности начинается в день, когда перевозчик доставил груз или часть груза или, в случаях, если груз не был доставлен, в последний день, когда груз должен быть доставлен.

3. День, когда начинается исчисление срока давности, не включается в этот срок.

4. Лицо, против которого возбуждается иск, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления истцу. Это заявление может быть возобновлено.

5. Иск о возмещении ущерба, предъявляемый должнику, может быть подан даже по истечении срока давности, как это предусматривается в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение времени, определенного законом государства, в котором было начато судебное разбирательство. Однако определенное время должно быть не менее девяносто дней, начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела.

Статья 21. Юрисдикция

1. При судебной тяжбе, связанной с перевозкой груза согласно настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который в соответствии с законом государства 6/,

6/ Значительное число делегаций выступает за добавление перед словом "государства" слова "договаривающегося".

в котором данный суд находится, обладает соответствующей компетенцией и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест или портов:

а) основное предприятие или, при отсутствии такового, обычное местопребывание ответчика; или

б) место заключения договора при условии, что ответчик располагает на этой территории предприятием, отделением или агентством, через посредство которого был заключен договор; или

с) порт погрузки или порт разгрузки; или

д) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре перевозки.

2. а) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же владельца может оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства. Однако в таком случае по ходатайству ответчика истец должен перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого иска; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу истца по этому иску;

б) все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом в месте ареста.

3. Никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 или 2 настоящей статьи. Положения этого пункта не препятствуют осуществлению юрисдикции договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. а) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктом 1 или 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не может быть возбужден, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором иск был предъявлен первым, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое судопроизводство;

б) для целей настоящей статьи возбуждение мер по приведению в исполнение судебного решения не рассматривается как предъявление нового иска;

с) для цели настоящей статьи передача иска в другой суд в пределах той же страны не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место возможного предъявления иска истцом.

Статья 22. Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть, по договоренности между собой, подтвержденной в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза согласно настоящей Конвенции, будет передан на арбитраж.

2. Когда в чартер-партии содержится положение о том, что споры, возникающие по ней, будут переданы на арбитраж, и в коносаменте, выписанном во исполнение чартер-партии, не содержится особого примечания, предусматривающего, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать указанное положение против держателя, добросовестно принявшего коносамент.

3. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из следующих мест:

а) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:

- i) основное предприятие ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или
- ii) место, в котором был заключен договор, при условии, что ответчик имеет там предприятие, отделение или контору, через которые был заключен договор; или
- iii) порт погрузки или порт разгрузки; или

б) любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или договоре.

4. Арбитр или арбитражный суд применяют правила настоящей Конвенции.

5. Положения пунктов 3 и 4 настоящей статьи считаются как входящие в состав любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, которое не соответствует этой статье, не имеет юридической силы.

6. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после предъявления иска, возникшего из договора перевозки.

ЧАСТЬ VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 23. Договорные условия

1. Любое условие в договоре перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор перевозки, не имеет юридической силы в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влияет на действительность других положений договора или документа, частью которого является это условие. Оговорка, дающая перевозчику право на страховое возмещение в отношении груза, или любая аналогичная оговорка не имеет юридической силы.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выписывается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор перевозки, он должен включать заявление о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, предъявляющее права на груз, потерпело убытки в связи с условием, которое юридически не действительно в силу настоящей статьи или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи заявления, перевозчик выплачивает компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы полностью возместить истцу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Перевозчик выплачивает, кроме того, компенсацию за издержки, понесенные истцом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором начинается судебное разбирательство.

Статья 24. Общая авария

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права, касающихся распределения расходов по общей аварии.

2. За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за потерю или повреждения груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться сделать взнос по общей аварии, и определяют обязанность перевозчика возместить грузополучателю любой сделанный им такой взнос или любые оплаченные им расходы по спасанию.

Статья 25. Другие конвенции

1. Настоящая Конвенция не влияет на права и обязанности перевозчика, фактического перевозчика и их служащих или агентов, предусмотренные в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. В соответствии с положениями настоящей Конвенции ответственность не возникает за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

а) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих сторон в сфере ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или

б) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская и Венская конвенции.

3. В соответствии с положениями настоящей Конвенции перевозчик не несет ответственности за любые потери, повреждения или задержку в доставке багажа, за которые он отвечает согласно любой международной конвенции или национальному законодательству, касающимся морской перевозки пассажиров и их багажа.

ГЛАВА V

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТОРГОВЫЙ АРБИТРАЖ

А. Введение

46. На своей шестой сессии Комиссия, в частности, просила Генерального секретаря:

"В консультации с региональными экономическими комиссиями Организации Объединенных Наций и с центрами международного торгового арбитража с должным учетом Арбитражного регламента Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Европы и Регламента международного торгового арбитража ЭКАДВ составить проект арбитражного регламента для факультативного применения в арбитраже ad hoc, связанном с международной торговлей" I6/.

47. На своей восьмой сессии Комиссия рассмотрела доклад Генерального секретаря, в котором излагался предварительный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ) (A/CN.9/97), замечания, представленные правительством Норвегии и заинтересованными национальными и международными организациями и учреждениями (A/CN.9/97/Add.1, 3 и 4), и документ, содержащий предложения о внесении изменений в предварительный проект регламента, являющихся результатом обсуждения на пятом Международном арбитражном конгрессе, проходившем в Нью-Дели с 7 по 10 января 1975 года (A/CN.9/97/Add.2).

48. На своей восьмой сессии Комиссия обсудила предварительный проект арбитражного регламента. При этом она сосредоточила внимание на главных концепциях, лежащих в основе проекта, и на основных вопросах, рассматриваемых в его отдельных статьях I7/. На этой сессии Комиссия просила Генерального секретаря подготовить пересмотренный проект этого регламента с учетом замечаний, сделанных по предварительному проекту в ходе ее восьмой сессии, и представить Комиссии на ее девятой сессии пересмотренный проект Арбитражного регламента I8/.

I6/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № I7 (A/90I7), пункт 85 (Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том IV, 1973 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.74.V.3), часть первая, глава II, пункт 85).

I7/ Резюме прений Комиссии излагается в приложении I к докладу Комиссии о работе ее восьмой сессии (Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцатая сессия, Дополнение № I7 (A/100I7).

I8/ Там же, пункт 83.

49. На нынешней сессии Комиссия рассмотрела доклад Генерального секретаря, содержащий пересмотренный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ) (A/CN.9/112) 19/. Она также рассмотрела доклад Генерального секретаря, содержащий комментарий по Арбитражному регламенту ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/112/Add.1), подготовленный Секретариатом рабочий документ, содержащий проект альтернативных положений проекта Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/113), и записку Секретариата о возможности установления шкалы гонораров арбитров (A/CN.9/114).

50. Комиссия учредила Комитет полного состава II для рассмотрения пересмотренного проекта арбитражного регламента и представления ей доклада. Комитет II работал с 12 по 23 апреля 1976 года и провел девятнадцать заседаний. Доклад Комитета II Комиссии излагается в приложении II к настоящему докладу.

В. Рассмотрение доклада Комитета полного состава II

51. Комиссия рассмотрела доклад Комитета II на своих 175-177-м заседаниях 20/, состоявшихся 27 и 28 апреля 1976 года.

52. После обсуждения Комиссия постановила внести поправку в пункт 2 статьи I, одобренный Комитетом, с целью четко указать, что Регламент действует с условием соблюдения тех применимых к арбитражу законоположений, которые стороны не могут отменить. Комиссия постановила также внести редакционное изменение в текст пункта 1 статьи I3 и внести поправку в статью I4, с тем чтобы включить статью II в качестве одной из статей, на которые делается ссылка в статье I4.

53. После обсуждения Комиссия одобрила текст Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ и типовой арбитражной оговорки, предложенный Комитетом II, внося в него следующие изменения:

а) пункт 2 статьи I, который гласил: "Настоящий Регламент применяется с учетом закона, применимого к арбитражу", был изменен следующим образом: "Настоящий Регламент регулирует арбитражное разбирательство за тем исключением, что в случае, когда какое-либо из его правил противоречит норме применимого к арбитражу закона, от которой стороны не в праве отступить, применяется эта норма закона";

19/ Первоначальный вариант и пересмотренный проект Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ были подготовлены секретариатом Комиссии в консультации с профессором Эразмского университета в Роттердаме (Нидерланды) Питером Сандерсом в сотрудничестве с консультативной группой, созданной Международным советом по торговому арбитражу.

20/ Краткие отчеты об этих заседаниях содержатся в документах A/CN.9/SR.175-177.

б) в пункте 1 статьи I3 фраза "в соответствии с процедурой назначения или выбора арбитра, предусмотренной в статьях 6-9", была заменена фразой "в соответствии с предусмотренной в статьях 6-9 процедурой, которая была применима в отношении избрания или назначения заменяемого арбитра";

с) вступительная фраза статьи I4, гласившая "... в соответствии со статьей I2 или статьей I3 ..." была заменена фразой "... в соответствии со статьями I1-I3...".

54. Комиссия рассмотрела предложение о подготовке комментария к Арбитражному регламенту ЮНСИТРАЛ. После продолжительного обсуждения Комиссия пришла к выводу о том, что преимущества какого-либо комментария не компенсируют возможные недостатки, и поэтому постановила не принимать данное предложение.

55. Комиссия рассмотрела предложение о том, чтобы в ее решении о принятии Регламента был упомянут Заключительный акт Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, подписанный в Хельсинки 1 августа 1975 года. В этом Заключительном акте государства-участники, в частности, рекомендовали "организациям, предприятиям и фирмам своих стран в соответствующих случаях предусматривать арбитражную оговорку в коммерческих контрактах, ... и чтобы положения об арбитраже предусматривали проведение арбитража на основе взаимоприемлемого регламента...". Комиссия не удовлетворила это предложение на том основании, что Заключительный акт является региональным соглашением, подписанным только государствами Европы и Северной Америки, и является лишь одним из многих международных соглашений, в которых признается ценность арбитража для урегулирования споров, возникающих в международной торговле.

Решение Комиссии

56. На своем I77-м заседании 28 апреля 1976 года Комиссия единогласно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли,

принимая во внимание тот факт, что арбитраж оказался ценным средством урегулирования споров, возникающих из различных типов договоров в области международной торговли,

будучи убеждена, что создание регламента для специального арбитража, приемлемого для участвующих в торговле в странах с различными правовыми, социальными и экономическими системами, явилось бы значительным вкладом в развитие гармоничных экономических отношений между народами,

подготовив Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ после подробных консультаций с арбитражными учреждениями и центрами международного торгового арбитража,

1. утверждает Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ, изложенный в пункте 57 ее доклада о работе своей девятой сессии;

2. предлагает Генеральной Ассамблее рекомендовать использование Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ при урегулировании споров, возникающих в международных торговых отношениях, в особенности путем включения ссылки на Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ в коммерческие контракты;

3. просит Генерального секретаря принять меры к возможно более широкому распространению Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ.

С. Текст Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ

57. Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ, принятый Комиссией, гласит:

АРБИТРАЖНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ЮНСИТРАЛ

Раздел I. Вводные положения

Сфера применения

Статья I

1. Если стороны в договоре согласились в письменной форме* о том, что споры, относящиеся к этому договору, будут передаваться на рассмотрение в арбитраж согласно Арбитражному регламенту ЮНСИТРАЛ, такие споры подлежат разрешению в соответствии с настоящим Регламентом с такими изменениями, о которых стороны могут договориться в письменной форме.

2. Настоящий Регламент регулирует арбитражное разбирательство, за тем исключением, что в случае, когда какое-либо из его правил противоречит норме применимого к арбитражу закона, от которой стороны не вправе отступать, применяется эта норма закона.

*ТИПОВАЯ АРБИТРАЖНАЯ ОГОВОРКА

Любой спор, разногласие или требование, возникающие из данного договора или касающиеся его, либо из его нарушения, прекращения или недействительности подлежат разрешению в арбитраже в соответствии с действующим в настоящее время Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ.

Примечание - Стороны могут пожелать добавить к этому:

- а) компетентный орган ... (название учреждения или имя лица);
- б) число арбитров ... (один или три);
- с) место арбитража ... (город или страна);
- д) язык (языки) арбитражного разбирательства ...

Уведомления, исчисление сроков

Статья 2

1. Для целей настоящего Регламента любое уведомление, включая извещение, сообщение или предложение, считается полученным, если оно вручено адресату или доставлено в обычное местожительство, в местонахождение коммерческого предприятия или по почтовому адресу адресата, либо - если таковые не могут быть установлены путем разумного наведения справок - в последнее известное местожительство или местонахождение коммерческого предприятия адресата. Уведомление считается полученным в день такого вручения или доставки.

2. Для целей исчисления сроков по настоящему Регламенту течение срока начинается со следующего дня после получения уведомления, извещения, сообщения или предложения. Если последний день срока падает на официальный праздник или нерабочий день в местожительстве или в местонахождении коммерческого предприятия адресата, срок продлевается до ближайшего рабочего дня. Официальные праздники или нерабочие дни, имеющие место в течение срока, не исключаются при его исчислении.

Уведомление об арбитраже

Статья 3

1. Сторона, возбуждающая арбитражное разбирательство (здесь и далее именуемая "истец"), направляет другой стороне (здесь и далее именуемой "ответчик") уведомление об арбитраже.

2. Арбитражное разбирательство считается начатым в день получения ответчиком уведомления об арбитраже.

3. Уведомление об арбитраже должно включать:

а) требование о передаче спора на арбитражное разбирательство;

б) наименования и адреса сторон;

с) ссылку на соответствующую арбитражную оговорку или отдельное арбитражное соглашение;

д) ссылку на договор, из которого или в отношении которого возникает спор;

е) изложение в общей форме характера спора и определение, в соответствующем случае, размера спорной суммы;

f) содержание исковых требований;

g) предложение относительно числа арбитров (то есть один или трое), если их число не было ранее согласовано сторонами.

4. Уведомление об арбитраже может включать также:

a) предложение о назначении единоличного арбитра или компетентного органа, предусмотренное в пункте 1 статьи 6;

b) уведомление о назначении арбитра, предусмотренное в статье 7;

c) исковое заявление, предусмотренное в статье 18.

Правительство и помощь

Статья 4

Стороны могут быть представлены лицами, которых они выбирают сами, или пользоваться помощью таких лиц. Имена и адреса таких лиц должны быть сообщены в письменной форме другой стороне; в этом сообщении должно указываться, произведено ли данное назначение для целей представительства или для целей помощи.

Раздел II. Состав арбитражного суда

Число арбитров

Статья 5

Если стороны ранее не согласовали число арбитров (то есть один или трое) и если в течение 15 дней после получения ответчиком уведомления об арбитраже стороны не договорились о том, что будет лишь один арбитр, то назначаются три арбитра.

Назначение арбитров (статьи 6-8)

Статья 6

1. В случае, когда должен быть назначен единоличный арбитр, любая из сторон может предложить другой:

a) кандидатуры одного или нескольких лиц, одно из которых могло бы выступать в качестве единоличного арбитра; и

b) если стороны ранее не договорились о компетентном органе, - наименования одного или нескольких учреждений либо лиц, одно из которых могло бы выступать в качестве компетентного органа.

2. Если в течение 30 дней после получения одной из сторон предложения, сделанного в соответствии с пунктом 1, стороны не пришли к соглашению о выборе единоличного арбитра, единоличный арбитра назначается компетентным органом, согласованным сторонами. Если компетентный орган не согласован сторонами либо если согласованный ими компетентный орган отказывается действовать или не назначает арбитра в течение 60 дней после получения просьбы об этом от одной из сторон, любая сторона может просить Генерального секретаря Постоянного третейского суда в Гааге назначить компетентный орган.

3. Компетентный орган по просьбе любой из сторон назначает единоличного арбитра как можно скорее. Производя такое назначение, компетентный орган использует нижеследующую процедуру = список, если только стороны не договорятся о неприменении этой процедуры или компетентный орган по своему усмотрению не признает нецелесообразным ее использование в конкретном случае:

а) по просьбе одной из сторон компетентный орган направляет обеим сторонам идентичный список, содержащий не менее трех имен;

б) в течение 15 дней после получения этого списка каждая сторона может возвратить его компетентному органу, исключив имя или имена, против которых она возражает, и пронумеровав остающиеся в списке имена в порядке своего предпочтения;

с) по истечении названного срока компетентный орган назначает единоличного арбитра из числа лиц, одобренных в возвращенных ему списках, и в соответствии с порядком предпочтения, указанным сторонами;

д) если по какой-либо причине назначение не может быть произведено в соответствии с данной процедурой, компетентный орган вправе назначить единоличного арбитра по своему усмотрению.

4. Производя назначение, компетентный орган учитывает такие соображения, которые могут обеспечить назначение независимого и беспристрастного арбитра, а также принимает во внимание целесообразность назначения арбитра иной национальности, чем национальности сторон.

Статья 7

1. В случае, когда должны быть назначены три арбитра, каждая сторона назначает по одному арбитру. Назначенные таким образом два арбитра избирают третьего арбитра, который выступает в качестве арбитра-председателя арбитражного суда.

2. Если в течение 30 дней после получения уведомления одной из сторон о назначении арбитра другая сторона не уведомила первую сторону о назначенном ею арбитраже:

а) первая сторона может просить компетентный орган, ранее согласованный сторонами, назначить второго арбитра; или

б) если такой орган не был согласован сторонами ранее или если ранее согласованный компетентный орган отказывается действовать или не назначает арбитра в течение 30 дней после получения просьбы об этом от одной из сторон, первая сторона может просить Генерального секретаря Постоянного третейского суда в Гааге назначить компетентный орган. Первая сторона может затем просить назначенный таким образом компетентный орган назначить второго арбитра. В любом случае компетентный орган вправе при назначении второго арбитра исходить из собственного усмотрения.

3. Если в течение 30 дней после назначения второго арбитра два арбитра не пришли к соглашению о выборе арбитра-председателя, последний назначается компетентным органом в таком же порядке, который предусмотрен в статье 6 для назначения единоличного арбитра.

Статья 8

1. Когда компетентному органу подается просьба о назначении арбитра в соответствии со статьей 6 или статьей 7, сторона, обращающаяся с такой просьбой, направляет компетентному органу копию уведомления об арбитраже, копию договора, из которого или в отношении которого возник спор, и копию соглашения об арбитраже, если оно не содержится в договоре. Компетентный орган может запрашивать от любой из сторон такую информацию, какую он считает необходимой для выполнения своих функций.

2. В случае, когда одно или несколько лиц предлагаются для назначения в качестве арбитров, указываются полные имена, адреса и данные о национальной принадлежности этих лиц, а также данные об их квалификации.

Отвод арбитров (статьи 9-12)

Статья 9

Будущий арбитр сообщает тем, кто обращается к нему в связи с возможным его назначением, любые обстоятельства, которые могут вызвать оправданные сомнения в отношении его беспристрастности или независимости. Арбитр, будучи назначен или избран, сообщает о таких обстоятельствах сторонам, за исключением случаев, когда они уже были ранее уведомлены им об этих обстоятельствах.

Статья 10

1. Любому арбитру может быть заявлен отвод, если имеются обстоятельства, вызывающие оправданные сомнения в его беспристрастности или независимости.
2. Сторона может заявить отвод назначенному ею арбитру только по основанию, которое стало известно ей после такого назначения.

Статья 11

1. Сторона, намеревающаяся заявить отвод арбитру, должна направить уведомление об отводе в течение 15 дней после того, как о его назначении было сообщено этой стороне, или в течение 15 дней после того, как обстоятельства, упомянутые в статьях 9 и 10, стали ей известны.
2. Уведомление об отводе направляется другой стороне, отводимому арбитру и другим членам арбитражного суда. Такое уведомление составляется в письменной форме и должно содержать основания отвода.
3. Когда отвод арбитру был заявлен одной из сторон, другая сторона может согласиться на отвод арбитра. Равным образом арбитр, в отношении которого заявлен отвод, может сам отказаться от должности. Ни такое согласие, ни такой отказ не предполагают признания обоснованности отвода. В обоих случаях для замещения арбитра полностью применяется процедура, предусмотренная в статье 6 или статье 7, даже если в процессе назначения отведенного арбитра одна из сторон не воспользовалась своим правом на назначение или на участие в назначении.

Статья 12

1. Если другая сторона не согласна с отводом и если отводимый арбитр сам не отказывается от должности, вопрос об отводе разрешается:
 - а) если первоначальное назначение было произведено компетентным органом, то этим органом;
 - б) если первоначальное назначение не было произведено компетентным органом, но такой орган был ранее определен, то этим органом;

с) во всех других случаях – компетентным органом, который должен быть определен в соответствии с процедурой, предусмотренной для определения компетентного органа в статье 6.

2. В случае удовлетворения компетентным органом заявления об отводе новый арбитр избирается или назначается в соответствии с процедурой, предусмотренной для избрания или назначения арбитра в статьях 6-9, с тем, однако, что в случае, когда эта процедура приводит к необходимости определения компетентного органа, назначение нового арбитра должно быть произведено компетентным органом, принявшим решение об отводе.

Замена арбитра

Статья I3

1. В случае смерти или отставки арбитра в ходе арбитражного процесса новый арбитр избирается или назначается в соответствии с предусмотренной в статьях 6-9 процедурой, которая была применима в отношении избрания или назначения заменяемого арбитра.

2. В случае бездействия арбитра либо юридической или фактической неспособности его выполнять свои функции, применяется процедура, предусмотренная в предыдущих статьях для отвода и замены арбитра.

Повторение слушаний по делу в случае замены арбитра

Статья I4

В случае замены в соответствии со статьями I1-I3 единоличного арбитра или арбитра-председателя все слушания по делу, имевшие место до его замены, должны быть повторены; в случае замены любого другого арбитра такие предыдущие слушания могут быть повторены по усмотрению арбитражного суда.

Раздел III. Арбитражное разбирательство

Общие положения

Статья I5

1. С соблюдением настоящего Регламента арбитражный суд может вести арбитражное разбирательство таким образом, какой он считает надлежащим, при условии равного отношения к сторонам и предоставления каждой из них на любой стадии процесса всех возможностей для изложения своей позиции.

2. Если какая-либо из сторон на любой стадии процесса заявит соответствующую просьбу, арбитражный суд проводит заседания для заслушивания показаний свидетелей, включая свидетелей-экспертов, или устных прений. При отсутствии такой просьбы арбитражный суд принимает решение о том, проводить ли такие слушания или осуществлять разбирательство на основании документов и других материалов.

3. Все документы или информация, представляемые одной из сторон в арбитражный суд, одновременно передаются ею другой стороне.

Место арбитражного разбирательства

Статья I6

1. Если стороны не договорились о месте проведения арбитражного разбирательства, такое место определяется арбитражным судом с учетом обстоятельств арбитражного разбирательства.

2. Арбитражный суд может определить место проведения арбитражного разбирательства в пределах страны или города, о которых договорились стороны. Он может заслушивать свидетелей и проводить заседания для консультаций между арбитрами в любом месте, которое он считает надлежащим с учетом обстоятельств арбитражного разбирательства.

3. Арбитражный суд может собраться в любом месте, которое он считает надлежащим, для осмотра товаров, другого имущества или документов. Стороны должны быть заблаговременно уведомлены об этом, с тем чтобы дать им возможность присутствовать при таком осмотре.

4. Арбитражное решение выносится в месте проведения арбитражного разбирательства.

Язык

Статья I7

1. С соблюдением соглашения сторон арбитражный суд после его назначения незамедлительно решает вопрос о языке или языках, которые должны использоваться в арбитражном процессе. Это решение относится к исковому заявлению, возражениям ответчика по иску и к любым другим письменным заявлениям и, в случае проведения устного разбирательства, к языку или языкам, которые должны использоваться в ходе такого разбирательства.

2. Арбитражный суд может распорядиться о том, чтобы любые документы, приложенные к исковому заявлению или к возражениям ответчика по иску, а равно любые дополнительные документы или доказательства, представленные в ходе разбирательства на языке подлинника, сопровождалось переводом на язык или языки, о которых договорились стороны или которые определены арбитражным судом.

Исковое заявление

Статья I8

1. Если исковое заявление не включено в уведомление об арбитраже, то в течение срока, устанавливаемого арбитражным судом, истец направляет ответчику и каждому из арбитров исковое заявление в письменной форме. К этому заявлению должна быть приложена копия договора и арбитражного соглашения, если оно не содержится в договоре.

2. Исковое заявление должно включать:

- а) наименования и адреса сторон;
- б) изложение обстоятельств, подтверждающих исковые требования;
- с) спорные вопросы;
- д) содержание исковых требований.

Истец может приложить к своему исковому заявлению все документы, которые он считает относящимися к делу, или может сделать ссылку на документы или другие доказательства, которые он представит в дальнейшем.

Возражения по иску

Статья I9

1. В течение срока, устанавливаемого арбитражным судом, ответчик направляет истцу и каждому из арбитров свои возражения по иску.

2. В возражениях по иску должны содержаться ответы в отношении пунктов b, c и d искового заявления (пункт 2 статьи I8). Ответчик может приложить к своим возражениям по иску документы, на которые он опирается в своей защите, или сделать ссылку на документы или другие доказательства, которые он представит в дальнейшем.

3. В своих возражениях по иску или на более поздней стадии процесса, если арбитражный суд признает, что при данных обстоятельствах задержка была оправданной, ответчик может предъявить встречный иск, вытекающий из того же договора, или заявить требование, вытекающее из того же договора, в целях зачета.

4. В отношении встречного иска и требования, заявляемого в целях зачета, применяются положения пункта 2 статьи I8.

Изменение исковых требований или возражений

Статья 20

В ходе арбитражного разбирательства любая сторона может изменить или дополнить свои исковые требования или возражения, если только арбитражный суд не признает нецелесообразным разрешить такое изменение с учетом допущенной задержки или ущерба для интересов другой стороны, или любых иных обстоятельств. Однако исковое требование не может быть изменено таким образом, чтобы в результате изменения оно оказалось выходящим за пределы арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения.

Отвод арбитражного суда по неподсудности

Статья 21

1. Арбитражный суд вправе вынести решение в отношении заявлений об отводе его по неподсудности, включая отводы, основанные на отсутствии или недействительности арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения.

2. Арбитражный суд компетентен устанавливать наличие или действительность договора, частью которого является арбитражная оговорка. Для целей статьи 21 арбитражная оговорка, являющаяся частью договора и предусматривающая арбитражное разбирательство в соответствии с настоящим Регламентом, должна рассматриваться как соглашение, не зависящее от других условий этого договора. Признание арбитражным судом ничтожности договора не влечет за собой автоматически недействительности арбитражной оговорки.

3. Отвод арбитражного суда по неподсудности должен быть заявлен не позднее представления возражений по иску или - в отношении встречного иска - возражений по встречному иску.

4. Как правило, арбитражный суд разрешает вопрос об отводе его по неподсудности как вопрос предварительного характера. Однако арбитражный суд вправе продолжить разбирательство и разрешить вопрос об отводе в своем окончательном решении по делу.

Дополнительные письменные заявления

Статья 22

Арбитражный суд определяет, какие еще письменные заявления в дополнение к исковому заявлению и возражениям по иску должны быть затребованы от сторон или могут быть представлены ими, и устанавливает срок для подачи таких заявлений.

Сроки

Статья 23

Устанавливаемые арбитражным судом сроки для представления письменных заявлений (включая исковое заявление и возражения по иску) не должны превышать 45 дней. Однако арбитражный суд может продлевать сроки, если находит это оправданным.

Доказательства и слушания(статьи 24 и 25)

Статья 24

1. Каждая сторона обязана доказать те обстоятельства, на которые она ссылается в обоснование своих требований или возражений.

2. Арбитражный суд может, если считает это целесообразным, затребовать от любой из сторон представления каждому из арбитров и другой стороне в течение срока, устанавливаемого судом, резюме документов и других доказательств, которые эта сторона намерена представить в подтверждение обстоятельств, составляющих предмет спора и изложенных в ее исковом заявлении или в возражениях по иску.

3. В любой момент в ходе разбирательства арбитражный суд может затребовать от сторон представления документов, вещественных или иных доказательств в срок, устанавливаемый судом.

Статья 25

1. В случае проведения устного разбирательства арбитражный суд должен направить сторонам заблаговременные уведомления о дате, часе и месте такого разбирательства.

2. Если должны быть заслушаны показания свидетелей, то по меньшей мере за 15 дней до этого каждая сторона сообщает арбитражному суду и другой стороне имена и адреса свидетелей, которых она намеревается вызвать, указав при этом обстоятельства, которые может подтвердить свидетель, и язык, на котором он будет давать показания.

3. Арбитражный суд принимает меры для обеспечения перевода устных заявлений, сделанных в ходе разбирательства, и для составления протокола, если он считает это необходимым по обстоятельствам дела или если стороны договорились об этом и уведомили суд о такой договоренности не менее, чем за 15 дней до слушания.

4. Слушания проходят при закрытых дверях, если стороны не договорились об ином. На время дачи показаний свидетелями арбитражный суд может потребовать удаления других свидетелей. Арбитражный суд вправе по своему усмотрению определять способ допроса свидетелей.

5. Показания свидетелей могут быть представлены также в форме письменных заявлений, подписанных ими.

6. Допустимость, относимость, существенность и значимость представленных доказательств определяются самим арбитражным судом.

Обеспечительные меры

Статья 26

1. По просьбе любой из сторон арбитражный суд вправе принимать любые обеспечительные меры, которые он сочтет необходимыми, в отношении предмета спора, включая меры по сохранению товаров, являющихся предметом спора, как, например, распоряжение о передаче их на хранение третьей стороне или о продаже товаров, являющихся скоропортящимися.

2. Такого рода обеспечительные меры могут приниматься в форме промежуточного решения. Арбитражный суд вправе затребовать предоставления обеспечения расходов по осуществлению таких мер.

3. Обращение стороны к судебному органу с просьбой о принятии обеспечительных мер не должно рассматриваться как несовместимое с соглашением об арбитраже или как отказ от этого соглашения.

Эксперты

Статья 27

1. Арбитражный суд может назначить одного или нескольких экспертов, с тем чтобы они в письменном виде представили ему доклад по конкретным вопросам, указанным судом. Копия документа о поручении, возложенном арбитражным судом на эксперта, направляется сторонам.

2. Стороны представляют эксперту любую относящуюся к делу информацию или передают ему для осмотра любые относящиеся к делу документы или товары, которые он может затребовать от них. Любые споры между стороной и таким экспертом в отношении обоснованности его требования о представлении информации, документов или товаров разрешаются арбитражным судом.

3. По получении доклада эксперта арбитражный суд препровождает копию доклада сторонам, которым должна быть предоставлена возможность выразить в письменном виде свое мнение по докладу. Каждая из сторон имеет право ознакомиться с любым документом, на который эксперт ссылается в своем докладе.

4. По просьбе любой из сторон эксперт после передачи своего доклада может быть заслушан на заседании, на котором сторонам должна быть предоставлена возможность присутствовать и задавать вопросы эксперту. В ходе этого заседания любая из сторон может представить свидетелей-экспертов для дачи показаний по спорным вопросам. К такого рода процедуре применяются положения статьи 25.

Непредставление документов или неявка стороны

Статья 28

1. Если в течение срока, установленного арбитражным судом, истец без указания уважительной причины не представляет свое исковое заявление, арбитражный суд выносит постановление о прекращении арбитражного разбирательства. Если в течение срока, установленного арбитражным судом, ответчик не представляет своих возражений по иску, арбитражный суд постановляет продолжить арбитражное разбирательство.

2. Если одна из сторон, будучи должным образом уведомлена в соответствии с настоящим Регламентом, не является на заседание без указания уважительных причин, арбитражный суд может продолжить разбирательство.

3. Если одна из сторон, которой должным образом предложено представить документальные доказательства, не представляет их в установленный срок без указания уважительных причин, арбитражный суд может вынести свое решение на основании имеющихся в его распоряжении доказательств.

Завершение слушаний по делу

Статья 29

1. Арбитражный суд может поставить перед сторонами вопрос о том, имеются ли у них еще какие-либо доказательства или заявления, или свидетели для заслушания, и при отсутствии таковых суд может объявить об окончании слушания дела.

2. Арбитражный суд может, если сочтет это необходимым ввиду исключительных обстоятельств, принять решение по собственной инициативе или по ходатайству стороны о возобновлении слушания в любое время до вынесения арбитражного решения.

Отказ от права ссылаться на настоящий Регламент

Статья 30

Любая сторона, которая знает о том, что какое-либо положение или требование настоящего Регламента не было соблюдено, и тем не менее продолжает участвовать в арбитражном разбирательстве, не заявив немедленно возражений против такого несоблюдения, считается отказавшейся от своего права на возражение.

Раздел IV. Арбитражное решение

Принятие решений

Статья 31

1. При наличии трех арбитров арбитражное решение или иное постановление арбитражного суда принимается большинством арбитров.

2. В отношении процессуальных вопросов при отсутствии большинства или в случае, когда арбитражный суд уполномочил на то арбитра-председателя, последний может принимать решения самостоятельно, с тем, однако, что его решение может быть пересмотрено арбитражным судом.

Форма и юридическая сила арбитражного решения

Статья 32

1. Помимо окончательного арбитражного решения арбитражный суд вправе выносить промежуточные, предварительные или частичные арбитражные решения.

2. Арбитражное решение излагается в письменной форме и является окончательным и обязательным для сторон. Стороны обязуются выполнять арбитражное решение без промедления.

3. Арбитражный суд указывает мотивы, на которых основано его решение, за исключением случаев, когда стороны согласились, что арбитражное решение не должно быть мотивировано.

4. Арбитражное решение должно быть подписано арбитрами и должно содержать указание на дату и место его вынесения. Если при наличии трех арбитров один из них не подписывает арбитражное решение, в решении должна быть указана причина отсутствия его подписи.

5. Арбитражное решение может быть опубликовано только с согласия обеих сторон.

6. Копии арбитражного решения, подписанные арбитрами, направляются сторонам арбитражным судом.

7. Если арбитражное законодательство страны, где вынесено арбитражное решение, требует его регистрации или сдачи на хранение арбитражным судом, суд должен выполнить такое требование в течение срока, предусмотренного этим законодательством.

Применимое право, "дружеские посредники"

Статья 33

1. Арбитражный суд применяет право, которое стороны согласовали как подлежащее применению при решении спора по существу. При отсутствии такого согласия сторон арбитражный суд применяет право, определенное в соответствии с коллизионными нормами, которые он считает применимыми.

2. Арбитражный суд выносит решение в качестве "дружеских посредников" или *ex aequo et bono* лишь в том случае, если стороны прямо уполномочили суд на это и если закон, регулирующий арбитражный процесс, допускает такое арбитражное разбирательство.

3. Во всех случаях арбитры принимают решение в соответствии с условиями договора и с учетом торговых обычаев, применимых к данной сделке.

Мировое соглашение или другие основания для прекращения разбирательства

Статья 34

1. Если до вынесения арбитражного решения стороны достигают соглашения об урегулировании спора, арбитражный суд выносит постановление о прекращении арбитражного разбирательства, либо, если об этом просят обе стороны и суд с этим согласен, фиксирует урегулирование в форме арбитражного решения на согласованных условиях. Арбитражный суд не обязан излагать мотивы такого решения.

2. Если до вынесения арбитражного решения продолжение арбитражного разбирательства становится ненужным или невозможным по какой-либо другой причине, не упомянутой в пункте 1, арбитражный суд уведомляет стороны о своем намерении вынести постановление о прекращении разбирательства. Арбитражный суд вправе вынести такое постановление в том случае, если ни одна из сторон не заявляет обоснованных возражений против прекращения разбирательства.

3. Копии постановления о прекращении арбитражного разбирательства или копии арбитражного решения на согласованных условиях, подписанные арбитрами, направляются сторонам арбитражным судом. При вынесении арбитражного решения на согласованных условиях применяются положения пунктов 2 и 4-7 статьи 32.

Толкование арбитражного решения

Статья 35

1. В течение 30 дней после получения решения любая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитражный суд дать толкование решения.
2. Такое толкование дается в письменной форме в течение 45 дней после получения соответствующей просьбы. Это толкование является составной частью решения и в отношении него применяются положения пунктов 2-7 статьи 32.

Исправление арбитражного решения

Статья 36

1. В течение 30 дней после получения решения каждая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитражный суд исправить любую допущенную в решении ошибку в расчетах, опisku или опечатку, либо любую иную ошибку аналогичного характера. В течение 30 дней после сообщения решения сторонам арбитры могут исправить такого рода ошибки по своей инициативе.
2. Такие исправления делаются в письменной форме и в отношении них применяются положения пунктов 2-7 статьи 32.

Дополнительное арбитражное решение

Статья 37

1. В течение 30 дней после получения решения любая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитражный суд вынести дополнительное решение в отношении требований, которые предъявлялись в ходе арбитражного разбирательства, однако опущены в решении.
2. Если арбитражный суд считает просьбу о дополнительном решении оправданной и находит, что упущение может быть исправлено без проведения нового слушания и без представления новых доказательств, то в течение 60 дней после получения такой просьбы арбитражный суд дополняет свое решение.
3. При вынесении дополнительного решения применяются положения пунктов 2-7 статьи 32.

Арбитражные издержки (статьи 38-40)

Статья 38

В арбитражном решении арбитражный суд устанавливает сумму арбитражных издержек. Термин "издержки" включает в себя только:

а) гонорары каждого из членов арбитражного суда в отдельности, устанавливаемые самим судом в соответствии со статьей 39;

б) путевые и другие расходы, понесенные арбитрами;

с) оплату услуг экспертов и другой помощи, запрошенной арбитрами;

д) путевые и другие расходы свидетелей в той мере, в какой они одобрены арбитражным судом;

е) расходы на юридическое представительство и помощь выигравшей дело стороны, если о таких расходах было заявлено в ходе арбитражного разбирательства, и только в той мере, в какой арбитражный суд признает сумму таких расходов разумной;

ф) гонорары и расходы компетентного органа, а также расходы Генерального секретаря Постоянного третейского суда в Гааге.

Статья 39

1. Размер гонорара арбитражного суда должен быть разумным, с учетом спорной суммы, сложности предмета спора, времени, затраченного арбитрами, и любых других относящихся к делу обстоятельств.

2. Если компетентный орган был согласован сторонами или был назначен Генеральным секретарем Постоянного третейского суда в Гааге и если этот орган издал шкалу гонораров арбитров по международным делам, разбирательством которых он занимается, то арбитражный суд при установлении размера своего гонорара должен учитывать эту шкалу гонораров в той мере, в какой он считает это уместным по обстоятельствам дела.

3. Если такой компетентный орган не издал шкалы гонораров арбитров по международным делам, то каждая из сторон может в любое время просить компетентный орган представить справку о том, какая основа обычно используется для определения размера гонораров по международным делам, для которых этот орган назначает арбитров. Если компетентный орган соглашается представить такую справку, арбитражный суд при установлении своего гонорара принимает во внимание такую информацию в той мере, в какой он считает это уместным по обстоятельствам дела.

4. В случаях, упомянутых в пунктах 2 и 3, если сторона просит об этом, а компетентный орган соглашается выполнить такую функцию, арбитражный суд устанавливает размер своего гонорара лишь после консультаций с компетентным органом, который может высказать арбитражному суду любые замечания, которые он сочтет уместными, по поводу гонорара.

Статья 40

1. За исключением, предусмотренным в пункте 2, в принципе арбитражные издержки должны оплачиваться проигравшей дело стороной. Однако арбитражный суд может распределить любые такие издержки между сторонами, если он считает это разумным с учетом обстоятельств дела.
2. В отношении расходов на юридическое представительство и помощь, упомянутых в пункте е статьи 38, арбитражный суд с учетом обстоятельств дела вправе определить, какая из сторон должна нести такие расходы, или может распределять такие расходы между сторонами, если считает это разумным.
3. В случае, если арбитражный суд выносит постановление о прекращении арбитражного разбирательства или арбитражное решение на согласованных условиях, он определяет в самом постановлении или решении арбитражные издержки, о которых говорится в статье 38 и в пункте 1 статьи 39.
4. Арбитражный суд не вправе устанавливать какие-либо дополнительные гонорары за толкование, исправление или восполнение своего решения на основании статей 35-37.

Внесение авансов арбитражных издержек

Статья 41

1. Арбитражный суд после его сформирования может потребовать от каждой из сторон внести равную сумму в качестве аванса на покрытие издержек, о которых говорится в пунктах а, б и с статьи 38.
2. В ходе арбитражного разбирательства арбитраж может потребовать от сторон внесения дополнительных сумм.
3. Если компетентный орган был согласован сторонами или назначен Генеральным секретарем Постоянного третейского суда в Гааге и если сторона просит об этом, а компетентный орган соглашается выполнить такую функцию, арбитражный суд устанавливает сумму аванса или дополнительных авансов только после консультации с компетентным органом, который может высказать арбитражному суду любые замечания, которые сочтет уместными, по поводу суммы таких авансов.
4. Если требуемый аванс не будет полностью уплачен в течение 30 дней после получения просьбы об этом, арбитражный суд уведомляет об этом стороны, с тем чтобы одна или другая из них могла произвести требуемый платеж. Если этот платеж не будет произведен, арбитражный суд может вынести постановление о приостановлении или прекращении арбитражного разбирательства.
5. После вынесения решения арбитражный суд представляет сторонам отчет о полученных суммах и возвращает им все неизрасходованные остатки.

ГЛАВА VI

РАТИФИКАЦИЯ КОНВЕНЦИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ, ИЛИ ПРИСОЕДИНЕНИЕ К НИМ 21/

58. Комиссия на своей седьмой сессии постановила сохранить в своей повестке дня вопрос о ратификации конвенций, касающихся права международной торговли, или присоединении к ним и вновь пересмотреть этот вопрос на своей девятой сессии с уделением особого внимания тому, как будет обстоять дело с ратификацией Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров. На нынешней сессии Комиссия рассмотрела записку Генерального секретаря относительно положения дел с подписанием и ратификацией этой Конвенции (A/CN.9/118). Комиссия после обсуждения постановила вновь рассмотреть этот вопрос на одной из будущих сессий.

ГЛАВА VII

ПОДГОТОВКА КАДРОВ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ В ОБЛАСТИ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ 22/

59. Комиссия рассмотрела записку Генерального секретаря (A/CN.9/111), в которой излагаются меры, принятые Секретариатом, по осуществлению принятого на ее восьмой сессии решения относительно подготовки кадров и оказания помощи в области прав международной торговли 23/.

А. Стипендии для подготовки специалистов в области права между- народной торговли

60. Комиссия выразила свою признательность правительству Бельгии за программу стипендий, благодаря которым два студента из развивающихся стран получили академическую и практическую подготовку в области права международной торговли в Лувенском университете в 1975 году. Комиссия также с удовлетворением отметила, что правительство Бельгии решило вновь предоставить стипендии на 1976 год.

В. Семинары Учебного и научно-исследовательского института Органи- зации Объединенных Наций

61. Комиссия с удовлетворением отметила тот факт, что Учебный и научно-исследовательский институт Организации Объединенных Наций (ЮНИТАР) включил право международной торговли в качестве предмета

21/ Комиссия рассмотрела этот вопрос на своем 177-м заседании 28 апреля 1976 года. Краткий отчет об этом заседании содержится в документе A/CN.9/SR.177.

22/ Там же.

23/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцатая сессия, Дополнение № 17 (A/10017), пункт 113; Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том V, 1974 год, часть первая, глава II, раздел A, пункт 113.

в учебную программу курса по подготовке региональных кадров и повышению квалификации для членов Экономической комиссии для Западной Азии, который читался в Доха, Катар, 19-31 января 1976 года, и выразила надежду, что разработка аналогичных мероприятий при участии ЮНИТАР будет возможна и в будущем.

С. Второй симпозиум ЮНСИТРАЛ

62. При выборе темы для второго симпозиума ЮНСИТРАЛ по праву международной торговли, который должен состояться в связи с десятой сессией Комиссии, Комиссия рассмотрела три предложения, представленные ей Секретариатом, а именно "Транспортные и финансовые документы, используемые в международной торговле", "Морская перевозка грузов" и "Международная купля-продажа товаров" 24/. Было достигнуто общее согласие относительно того, что первая тема, упомянутая выше, придаст симпозиуму весьма практический характер при обсуждении права международной торговли, что повысит значение симпозиума для участников из развивающихся стран и для других участников из правительственных, исследовательских и академических кругов. В соответствии с этим Комиссия постановила, что второй симпозиум ЮНСИТРАЛ по праву международной торговли должен быть посвящен проблемам транспортных и финансовых документов, используемых в международной торговле. Было высказано мнение о том, что каждая из других предложенных тем может быть обсуждена наиболее эффективным образом на каком-либо будущем симпозиуме после окончательного принятия конвенции о международной купле-продаже товаров и о морской перевозке грузов.

63. Комиссия также постановила, что часть программы симпозиума должна быть посвящена обсуждению Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, принятого Комиссией на текущей сессии.

64. Комиссия с удовлетворением отметила добровольные взносы и обещания о предоставлении взносов, которые были сделаны Австрией, Грецией, Норвегией, Федеративной Республикой Германией, Финляндией и Швецией в целях покрытия расходов, связанных с участием в работе симпозиума граждан из развивающихся стран, и выразила надежду, что в будущем от правительств и других частных источников поступит еще больше средств.

ГЛАВА VIII

ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА 25/

А. Гудущая рабочая программа Комиссии

65. Комиссия отметила, что она завершила или вскоре завершит работу по многим первоочередным вопросам, включенным в ее программу работы, и что, следовательно, было бы желательно пересмотреть в ближайшем

24/ А/CN.9/III, пункты 17, 18 и 20.

25/ См. сноску 21 выше.

будущем ее долгосрочную программу работы. По мнению Комиссии, разработка долгосрочной программы позволит Секретариату начать необходимую подготовительную работу по вопросам, которые Комиссия, возможно, пожелает рассмотреть.

66. В этой связи Комиссия поручила Секретариату представить на ее одиннадцатой сессии его мнения и предложения в отношении долгосрочной программы работы Комиссии и, в случае необходимости, проконсультироваться с международными организациями и торговыми учреждениями относительно ее содержания.

В. Состав Рабочей группы по международной купле-продаже товаров

67. Комиссия постановила продлить мандат Чехословакии как члена Рабочей группы по международной купле-продаже товаров.

С. Даты и места проведения сессий Комиссии и ее рабочих групп

68. Комиссия обсудила письмо представителя Австрии на имя Председателя, в котором первый от имени федерального правительства Австрии предложил Комиссии провести ее десятую сессию в 1977 году в Вене (А/СН.9/124). Комиссия отметила, что в соответствии с резолюцией 2609 (XXIV) Генеральной Ассамблеи от 16 декабря 1969 года органы Организации Объединенных Наций могут проводить свои сессии вне местопребывания их центральных учреждений, если правительство, предложившее созвать сессию в пределах своей территории, соглашается покрыть фактические дополнительные прямые или косвенные расходы. Во время обсуждения этого вопроса представитель Австрии в Комиссии подтвердил, что его правительство покрывает подобные дополнительные расходы, которые можно будет прямо или косвенно отнести на счет того, что десятая сессия будет проводиться не в Женеве, а в Вене. Комиссия выразила свою признательность правительству Австрии за это предложение и постановила провести свою десятую сессию в Вене с 23 мая по 17 июня 1977 года.

69. Комиссия постановила, что в повестку дня десятой сессии будет включено рассмотрение проекта Конвенции о международной купле-продаже товаров. Она также постановила создать на этой сессии комитет полного состава, который соберется на пять-восемь дней, с тем чтобы рассмотреть, среди прочего, вопросы, касающиеся гарантийного обеспечения товарами и ответственности за ущерб, причиненный товарами, предназначенными для международной торговли или являющимися ее объектом.

70. Комиссия утвердила проведение восьмой сессии Рабочей группы по международной купле-продаже товаров с 4 по 14 января 1977 года в Нью-Йорке. Что касается Рабочей группы по международным оборотным документам, то Комиссия постановила, что эта Группа соберется в Женеве в период, который будет установлен секретарем Комиссии после консультаций с представителями Рабочей группы.

ГЛАВА IX

ДРУГИЕ ВОПРОСЫ 26/

- А. Резолюция 3494 (XXX) Генеральной Ассамблеи от 15 декабря 1975 года по докладу Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее восьмой сессии

71. Комиссия приняла эту резолюцию к сведению. В частности, она обратила внимание на пункт 8, в котором Генеральная Ассамблея "призывает Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли учитывать соответствующие положения резолюций шестой и седьмой специальных сессий Генеральной Ассамблеи, которые заложили основы нового международного экономического порядка, принимая во внимание необходимость участия органов Организации Объединенных Наций в выполнении этих резолюций". На рассмотрении Комиссии находилась записка Генерального секретаря о "Соответствующих положениях резолюций шестой и седьмой специальных сессий Генеральной Ассамблеи" (A/CN.9/122).

- В. Доклад Генерального секретаря о текущей деятельности других международных организаций

72. Комиссия приняла этот доклад (A/CN.9/119) к сведению.

С. Многонациональные предприятия

73. Комиссия на своей восьмой сессии постановила сохранить этот пункт в своей повестке дня, с тем чтобы она могла благосклонно рассмотреть любую просьбу о принятии мер по конкретным правовым вопросам, которую могла бы направить этой комиссии Комиссия по транснациональным корпорациям 27/. Комиссию информировали о том, что никаких официальных сообщений от Комиссии по транснациональным корпорациям еще не поступало. Комиссия просила Секретариат держать ее в курсе всех событий, касающихся программ работы других органов Организации Объединенных Наций в области многонациональных корпораций, которые могут представить интерес для Комиссии.

26/ См. сноску 21 выше.

27/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцатая сессия, Дополнение № 17 (A/10017), пункт 94.

Д. Присутствие наблюдателей

74. Комиссия отметила, что на текущей сессии, как и на предыдущих сессиях, а также на сессиях ее рабочих групп, несколько правительств, не являющихся членами Комиссии, выразили желание присутствовать на сессиях Комиссии и ее рабочих групп в качестве наблюдателей. Комиссия выразила единодушное мнение о том, что было бы желательно разрешить этим правительствам присутствовать на сессиях в этом качестве. Поэтому Комиссия согласилась с тем, что она должна рекомендовать Генеральной Ассамблее включить в постановляющую часть своей резолюции по докладу Комиссии о работе ее девятой сессии пункт, в котором она в ясной форме предоставила бы Комиссии полномочия разрешить государствам, не являющимся членами Комиссии, присутствовать на сессиях Комиссии в качестве наблюдателей, если эти государства обратятся с такой просьбой. Комиссия на своем 177-м заседании 28 апреля 1976 года единогласно приняла следующее решение:

"Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли,

отмечая, что правительства государств, не являющихся членами Комиссии, выразили желание присутствовать на сессиях Комиссии и ее рабочих групп в качестве наблюдателей;

считая, что предоставление правительствам, не являющимся членами Комиссии, возможности участвовать в работе Комиссии в качестве наблюдателей отвечает интересам ее деятельности;

рекомендует Генеральной Ассамблее уполномочить Комиссию разрешить государствам, не являющимся членами Комиссии, присутствовать на сессиях Комиссии и ее рабочих групп в качестве наблюдателей, если эти государства обратятся с такой просьбой".

Е. Дата окончания срока членства в Комиссии

75. Комиссия проанализировала трудности, с которыми столкнулись ее рабочие группы в связи с тем, что в соответствии с резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи об учреждении Комиссии срок полномочий государств-членов Комиссии истекает 31 декабря года, о котором идет речь. Комиссия отметила, что ее рабочие группы заседают обычно в январе и феврале, и поэтому каждые три года рабочие группы собираются уже после истечения срока полномочий одного или более ее членов, но до начала ежегодной сессии Комиссии, на которой можно было бы назначить новых членов рабочих групп вместо тех, срок полномочий которых истек. Комиссия выразила общее мнение, согласно которому для нее было бы удобнее, если бы срок полномочий государства-члена

Комиссии начинался с первого дня очередной ежегодной сессии Комиссии после избрания такого государства и истекал в последний день до начала седьмой очередной ежегодной сессии Комиссии после его избрания 28/.

Решение Комиссии.

76. Комиссия на своем 177-м заседании 28 апреля 1976 года единогласно приняла следующее решение:

"Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли,

отмечая, что в соответствии с резолюциями 2205 (XXI) и 3108 (XXVIII) Генеральной Ассамблеи срок полномочий государства, избранного членом Комиссии, начинается 1 января того года, который следует за годом его избрания и, в зависимости от конкретного случая, истекает 31 декабря через три или шесть лет;

учитывая тот факт, что значительный объем основной работы Комиссии осуществляется в ее рабочих группах и что эти рабочие группы обычно собираются в январе или феврале до того, как Комиссия может изменить их состав после выборов Генеральной Ассамблеи новых государств-членов Комиссии,

рекомендует, чтобы Генеральная Ассамблея:

а) продлила срок полномочий государств, являющихся в настоящее время членами Комиссии, срок полномочий которых истекает 31 декабря 1976 года, до последнего дня, предшествующего началу очередной ежегодной сессии Комиссии в 1977 году, и продлить срок полномочий государств, являющихся в настоящее время членами Комиссии, срок полномочий которых истекает 31 декабря 1979 года, до последнего дня, предшествующего началу очередной ежегодной сессии Комиссии в 1980 году, и

б) приняла решение о том, что впредь новые члены Комиссии приступают к исполнению своих обязанностей в первый день работы очередной ежегодной сессии Комиссии после своего избрания и что срок их полномочий истекает в последний день, предшествующий открытию седьмой очередной сессии Комиссии после их избрания".

28/ Срок полномочий члена Комиссии по-прежнему будет равен шести ежегодным циклам работы Комиссии, хотя действительный срок полномочий того или иного государства может быть на один или два месяца больше или меньше шести лет, в зависимости от дат начала очередных ежегодных сессий Комиссии.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Доклад Комитета полного состава I относительно проекта конвенции о морской перевозке грузов

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Комитет полного состава I был создан Комиссией на ее девятой сессии для рассмотрения текста конвенции о морской перевозке грузов, принятого Рабочей группой Комиссии по международному законодательству в области морских перевозок. Этот текст содержится в приложении к документу A/CN.9/105. В разделе II настоящего доклада содержится краткое постатейное изложение основных вопросов, возникающих в ходе обсуждения Комитетом проекта конвенции. В начале резюме обсуждений по каждой статье конвенции приводится текст самой этой статьи, взятый из приложения к документу A/CN.9/105.
2. В ходе своих обсуждений Комитет создал рабочую группу и несколько специальных редакционных групп для внесения изменений в формулировку конкретных статей или пунктов статей.
3. Текст каждой статьи проекта конвенции, утвержденный Комитетом, если он не идентичен тексту, утвержденному Рабочей группой, излагается в разделе II настоящего доклада после резюме обсуждений по данной статье.

II. РАССМОТРЕНИЕ КОМИТЕТОМ ПОЛНОГО СОСТАВА I ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Наименование конвенции

"Проект конвенции о морской перевозке грузов".

* * *

I. Комитет рассмотрел предложение о том, что настоящее наименование проекта конвенции следует изменить. Предложение основывалось на том, что проект конвенции не регулирует все правовые вопросы, которые могут возникнуть из договора морской перевозки грузов. После обсуждения Комитет решил сохранить нынешнее наименование.

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

Пункты 1 и 2 статьи 1

"1. "Перевозчик" или "перевозчик по договору" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор на морскую перевозку грузов.

2. "Фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчик по договору поручил перевозку грузов полностью или частично".

* * *

2. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) Пункты 1 и 2 статьи 1 должны быть опущены и заменены нижеследующими пунктами 1 и 2 статьи 1:

"1. "Перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор морской перевозки грузов, независимо от того, была ли перевозка в действительности осуществлена перевозчиком или фактическим перевозчиком.

2. "Фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчик поручил полностью или частично исполнять договор перевозки грузов".

б) Термин "фактический перевозчик" должен определяться как "владелец судна, перевозящего груз".

с) Должно быть принято нижеследующее определение "фактического перевозчика": "фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчиком поручено исполнение перевозки грузов или их части, или любое другое лицо, которому впоследствии было поручено такое исполнение".

3. В поддержку предложения, упомянутого в пункте 1а выше, было заявлено, что предлагаемые новые пункты 1 и 2 более просты по своей форме, чем имеющиеся пункты 1 и 2. Предлагаемые новые пункты также обеспечивают большую степень унификации между определениями этих терминов в проекте конвенции и определениями, содержащимися в пункте 1а и b статьи 1 Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и их багажа 1974 года а/.

4. Однако было отмечено, что термин "перевозчик по договору", определяемый в имеющемся пункте 1, но не предлагаемый в новом пункте 1, содержится в нескольких последующих положениях проекта конвенции. Для принятия нового пункта 1 следует пересмотреть как с точки зрения существа, так и редакции те положения, в которых содержится термин "перевозчик по договору".

5. В поддержку предлагаемого определения "фактического перевозчика", упомянутого в пункте 1b выше, было указано, что настоящее определение "фактического перевозчика" не будет охватывать ситуации, когда фактический перевозчик, которому перевозчик по договору поручил перевозку грузов частично или полностью в свою очередь поручает перевозку грузов другому перевозчику. На этого последнего перевозчика, осуществляющего перевозку, не будет распространяться существующее определение "фактического перевозчика", поскольку перевозка грузов не была поручена ему перевозчиком по договору. Однако в соответствии с предлагаемым определением такой последний перевозчик будет "фактическим перевозчиком". С другой стороны, было отмечено, что, хотя имеющееся определение может быть неудовлетворительным, предлагаемое определение при некоторых обстоятельствах также будет неудовлетворительным. Например, если перевозчик, которому поручена перевозка грузов перевозчиком по договору или перевозчиком, которому перевозчик по договору в свою очередь поручил перевозку груза, перевозит грузы на судне, зафрахтованном по "димайз"-чартеру, то лицом, на которое должно распространяться определение "фактического перевозчика", является фрахтователь по "димайз"-чартеру, а не владелец судна.

6. В поддержку предлагаемого определения, упомянутого в пункте 1с выше, было отмечено, что это является расширением существующего определения "фактического перевозчика" и что предлагаемое определение распространяется на любого перевозчика, которому поручена перевозка грузов. С другой стороны, было отмечено, что это предлагаемое определение влечет за собой вопрос о том, желательным ли

а/ Эта Конвенция далее будет называться Афинской конвенцией 1974 года.

является расширение сферы применения проекта конвенции на договоры перевозки, помимо тех, которые заключаются между грузоотправителем и перевозчиком. Поручение перевозки груза грузоотправителем перевозчику является результатом договора между ними, и целесообразно сделать так, чтобы конвенция была применима к этому договору, с тем чтобы регулировать ответственность перевозчика. Поручение перевозки груза перевозчиком по договору исполнителю перевозки не всегда является результатом договора, заключенного между грузоотправителем и исполнителем перевозки. Поэтому может быть нецелесообразным регулировать ответственность такого исполнителя перевозки перед грузоотправителем в соответствии с проектом конвенции.

7. После обсуждения Комитет постановил принять следующий текст:

"ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья I. Определения

В настоящей Конвенции,

1. "Перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор морской перевозки грузов.

2. "Фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчик поручил перевозку груза или часть перевозки, и любое другое лицо, которому была поручена такая перевозка".

Пункт 3 статьи 1

"3. "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное принять груз".

* * *

8. Комитет рассмотрел предложение о том, что определение "грузополучатель", содержащееся в нынешнем пункте 3, должно быть опущено и заменено нижеследующим новым определением:

"3. "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное принять груз в соответствии с договором перевозки; таковыми являются: лицо, имя которого указано в именном коносаменте; лицо, представляющее коносамент при прибытии грузов в случае коносамента на предъявителя; последний индоссат в случае ордерного коносамента".

9. Комитет рассмотрел и предлагаемое определение в соответствии с нижеследующими направлениями:

а) следует ли принимать определение термина "грузополучатель", содержащееся в первом предложении предлагаемого нового пункта 3 и ограничивающего рамки этого термина лицом, которое уполномочено принять груз в соответствии с договором перевозки; и

б) следует ли принять определение термина "грузополучатель", содержащееся во втором предложении предлагаемого нового пункта 3, т.е. что грузополучателем является лицо, имя которого указано в именном коносаменте, или лицо, представляющее коносамент в случае коносамента на предъявителя, или последний индоссат в случае ордерного коносамента.

10. В поддержку ограничения определения "грузополучателя" в соответствии с пунктом 9а выше было отмечено, что настоящее определение "грузополучателя" является слишком широким и что оно включает в себя любое лицо, уполномоченное принять груз согласно соответствующему национальному праву, например шерифа, действующего в соответствии с исполнительным листом. Однако в ответ было указано, что настоящее определение вряд ли на практике создаст трудности в отношении значения термина "грузополучатель" и что поэтому нет необходимости в дальнейшем разъяснении термина. Было также заявлено, что предлагаемое ограничительное определение может создать трудности в некоторых юрисдикциях, в которых грузополучатель, указанный в коносаменте, не приобретает права на получение груза в силу договора перевозки.

11. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что дополнительное определение "грузополучателя", содержащееся во втором предложении предлагаемого определения и упомянутое в пункте 9b выше, является ненужным.

12. После обсуждения Комитет постановил сохранить нынешний текст этого пункта.

Пункт 4 статьи 1

"4. "Груз означает любой вид грузов, включая живых животных: в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном средстве транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает это средство транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем".

* * *

13. Комитет рассмотрел нижеследующие предложения, касающиеся этого пункта:

а) опустить содержащееся в определении положение о том, что "груз" включает живых животных;

б) в определении из рамок термина "груз" четко исключить пассажирский багаж;

с) исключить из определения все виды упаковки как "груз";

д) опустить в конце пункта слова "если они предоставлены грузоотправителем".

I4. В поддержку предложения, отмеченного в пункте I3a выше, было указано, что поскольку в пункте 5 статьи 5 разъясняется, что перевозчик несет ответственность за потери и ущерб в отношении живых животных, то нет необходимости конкретно указывать в определении, что в "груз" включены живые животные. С другой стороны, было высказано мнение, что поскольку в соответствии с Брюссельской конвенцией 1924 года b/ живые животные ясно исключены из определения "груз", содержащегося в Конвенции, то потери и ущерб в отношении живых животных выходят за пределы действия этой Конвенции, и было бы желательно подчеркнуть в определении, что живые животные включены в значение термина "груз" для настоящего проекта конвенции. После обсуждения Комитет постановил сохранить в определении имеющуюся ссылку на живых животных.

I5. В поддержку предложения, отмеченного в пункте I3b выше, было указано, что, поскольку ответственность перевозчика в отношении груза пассажиров регулируется Афинской конвенцией 1974 года, желательно исключить пассажирский груз из рамок определения "груза". Однако в ответ на это было отмечено, что в Афинской конвенции 1974 года регулируется ответственность перевозчика только в том случае, когда заключается договор на перевозку пассажира и его багажа. Поэтому если пассажирский багаж исключить из определения, то на договор, заключенный только для перевозки пассажирского груза, не будет распространяться ни Афинская конвенция 1974 года, ни проект конвенции. После обсуждения Комитет постановил исключить ответственность за пассажирский багаж из сферы действия конвенции не путем изменения определения "груза", а путем добавления нового пункта 3 к статье 25.

I6. В поддержку предложения, отмеченного в пункте I3c выше, было заявлено, что включение всех видов упаковки как "груза", которое предусматривает ответственность перевозчика за потери или ущерб в отношении всех форм упаковки, противоречит коммерческой практике; ответственность перевозчика должна быть ограничена упаковкой длительного пользования, имеющей коммерческую ценность. В ответ на это было заявлено, что включение упаковки как "груза" является полезным; упаковка часто представляет собой значительную ценность, и поэтому перевозчик должен нести ответственность за потери или ущерб в отношении упаковки. Если упаковка не представляет никакой ценности, то перевозчик не будет нести никакой ответственности, поскольку истец не сможет доказать, что он потерпел убытки. Кроме того, исключение упаковки из "груза" приведет к тому, что ответственность перевозчика за ущерб, причиненный упаковке, будет регулироваться соответствующим национальным правом. Если упаковке и ее содержанию одновременно нанесен ущерб,

b/ Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, Брюссель, 25 августа 1924 года. Эта конвенция далее в докладе будет называться "Брюссельская конвенция 1924 года".

то к ответственности перевозчика будет применяться два режима - один к упаковке, а другой к содержанию упаковки. После обсуждения Комитет постановил оставить в настоящей форме включение упаковки в определение "груза".

I7. В поддержку предложения, отмеченного в пункте I3d выше, было заявлено, что слова "если они предоставлены грузоотправителем" являются ненужными, поскольку, если средство транспортировки или упаковка не предоставлены грузоотправителем, то это означает, что он не понес убытка и поэтому не имеет права на предъявление иска. С другой стороны, было отмечено, что поскольку средство транспортировки может быть предоставлено третьей стороной, например, экспедитором груза, исключение этих слов в таком случае приведет к возникновению ответственности перевозчика перед третьей стороной. Было также отмечено, что если эти слова исключить, то вес средства транспортировки можно будет рассматривать в качестве составной части веса груза; это окажет воздействие на финансовые пределы ответственности там, где такие пределы определяются путем указания на вес груза. После обсуждения Комитет решил сохранить слова "если они предоставлены грузоотправителем".

I8. Комитет принял следующий текст:

"4. "Груз" включает живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном средстве транспортировки, или когда они упакованы, "груз" включает это средство транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем".

Пункт 5 статьи I

"5. "Договор перевозки" означает договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем перевезти морем за уплату фрахта конкретные грузы из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз".

* * *

I9. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) Настоящий пункт дополнить следующими словами: "На основании этого договора грузополучатель может осуществлять права грузоотправителя и нести его обязательства".

б) "Договор перевозки" определить как договор в письменной форме.

с) Используемое в определении слово "порт" заменить словом "место" или же фразой "порт или место".

d) Снять используемое в определении в английском тексте слово "specified", либо заменить его в английском тексте другим подходящим словом.

e) В конце определения снять слова "в который должен быть доставлен груз".

20. В поддержку предложения, приведенного выше в пункте I9a, было отмечено, что дополнение пункта 1 статьи 5 словами, указанными в пункте I9a, будет способствовать уточнению прав грузополучателя. В настоящее время такие права определяются применимым национальным правом, которое может быть неясным или трудным для выяснения. В ответ на это было отмечено, что настоящий проект конвенции не является надлежащим документом для определения прав грузополучателя. Было также отмечено, что в связи с определением прав грузополучателя возникают сложные проблемы и что нет необходимости в том, чтобы права и обязанности грузополучателя, как это подразумевается в рассматриваемом предложении, были такими же, как права и обязанности грузоотправителя. После обсуждения Комитет решил не добавлять предлагаемые слова к настоящему определению.

21. В поддержку предложения, приведенного выше в пункте I9b, было отмечено, что большинство договоров перевозки грузов морем заключается в письменной форме, поэтому "договор перевозки" необходимо определить как договор в письменной форме. Однако было отмечено, что принятие этого предложения ограничит сферу применения конвенции письменными договорами. В некоторых районах при осуществлении морской перевозки грузов существует практика незаключения письменных договоров, следовательно, такие морские перевозки, в случае принятия данного предложения, не будут регулироваться настоящим проектом конвенции. Также отмечалось, что в результате использования современных методов обработки данных могут возникнуть такие формы договоров перевозки, которые не являются письменными. После обсуждения Комитет решил не добавлять к определению требования о том, чтобы договор перевозки был в письменной форме.

22. В поддержку предложения, приведенного выше в пункте I9c, отмечалось, что если оставить слово "порт" в качестве определения конечных пунктов перевозки грузов, к которым применяется настоящий проект конвенции, то конвенция может не применяться к той части морского пути перевозки, которая начинается или кончается в другом месте, а не в порту, например, внутри страны. В ответ на это было отмечено, что настоящий проект конвенции не регулирует смешанной перевозки и что попытка охватить данным проектом конвенции морскую часть смешанной перевозки грузов может создать трудности в разработке будущей конвенции, регулирующей смешанные перевозки. Принятие этого предложения может также привести к применению настоящей конвенции к внутренним перевозкам и к созданию конфликтов с национальным правом, регулирующим внутренние перевозки, или с другими конвенциями по вопросам перевозки. После обсуждения Комитет решил оставить слово "порт" в этом определении.

23. В поддержку предложения, приведенного выше в пункте I9d, было отмечено, что термин "specified goods", употребляемый в английском тексте, можно истолковать как грузы, конкретно перечисленные в коносаменте или другом транспортном документе. Если такое толкование будет принято, то перевозчик сможет избегать применения конвенции к перевозке грузов путем невыдачи транспортного документа с перечнем грузов. После обсуждения Комитет решил снять слово "specified".

24. В отношении предложения, приведенного выше в пункте I9e, было достигнуто общее согласие по поводу того, чтобы снять слова "в который должен быть доставлен груз", употребленные в конце определения.

25. После обсуждения Комитет принял следующий текст:

"5. "Договор перевозки" означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти морем груз из одного порта в другой".

Пункт 6 статьи 1

"6. "Коносамент" означает документ, подтверждающий договор перевозки и принятие или погрузку груза перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов предъявителю этого документа. Положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица, или приказу или предъявителю, представляет собой такое обязательство".

* * *

26. После обсуждения Комитет принял решение сохранить это определение.

27. Предлагалось сделать следующие дополнения к статье 1:

а) Добавить к настоящей статье новый пункт 7 следующего содержания:

"7. "В письменной форме" включает телеграммы и телекс".

б) Добавить нижеследующий пункт в качестве нового пункта 3 и заменить нумерацию имеющихся пунктов 3-6 номерами 4-7:

"3. По смыслу настоящей Конвенции "грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени которого с перевозчиком был заключен договор на морскую перевозку".

28. В поддержку предложения о добавлении нового пункта 7, изложенного выше в пункте 27а, было отмечено, что термин "в письменной форме" используется в нескольких статьях настоящего проекта конвенции и поэтому требует разъяснения. С другой стороны, было

предложено, чтобы такое разъяснение не осуществлялось путем добавления предлагаемых слов к статье 1, а чтобы этот термин был разъяснен там, где это уместно: в тех статьях, в которых данный термин употребляется. После обсуждения Комитет решил включить определение "письменной формы" и принял следующий текст:

"7. "В письменной форме" включает, наряду с прочим, телеграмму или телекс".

29. В поддержку предложения о добавлении нового пункта 3, изложенного выше в пункте 27b, указывалось, что содержащееся в нем определение разъясняет понятие "грузоотправитель", которое иногда бывает неясным. Однако было отмечено, что в отдельных случаях в связи с этим определением могут возникнуть некоторые трудности. Так, например, когда договор перевозки заключается грузополучателем, то в соответствии с предлагаемым определением грузополучатель будет грузоотправителем. Далее, покупатель по договору на условиях фоб, который заключает договор перевозки, в соответствии с предлагаемой формулировкой будет грузоотправителем. После обсуждения Комитет решил не принимать этого предложения.

"Статья 2. Сфера применения"

Пункт 1 статья 2

"1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам перевозки между портами, находящимися в двух различных государствах, если:

- а) порт погрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или
- б) порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или
- с) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре перевозки, является фактическим портом разгрузки, и такой порт находится в одном из договаривающихся государств, или
- д) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, выдан в одном из договаривающихся государств, или
- е) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, предусматривает, что условия договора должны определяться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, в котором осуществляются эти положения".

* * *

1. Комитет рассмотрел следующие предложения:

- а) имеющиеся вступительные слова этого пункта снять и заменить нижеследующими:

"Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам перевозки грузов в той мере, в какой такие договоры касаются перевозки грузов морем между двумя различными государствами или подразумевают ее, если:"

- б) снять подпункт д этого пункта.

2. В поддержку предложения, приведенного выше в пункте 1а, было отмечено, что предлагаемые новые вступительные слова обеспечат применение настоящего проекта конвенции к морской части пути или смешанной перевозке грузов. В ответ на это было указано, что в настоящем проекте конвенции не следует пытаться разрешить трудности, которые возникают в связи со смешанной перевозкой, поскольку такие трудности могут быть надлежащим образом разрешены лишь будущей конвенцией по вопросу о смешанных перевозках. После обсуждения Комитет решил оставить имеющиеся вступительные слова этого пункта.

3. В поддержку предложения, приведенного выше в пункте 1b, отмечалось, что выдача в одном из договаривающихся государств коносамента или другого документа, подтверждающего договор перевозки, не создает достаточно тесной связи между проектом конвенции и договором перевозки, для того чтобы оправдать применение настоящей конвенции к договору перевозки, подтвержденному таким коносаментом или другим документом. В ответ на это было отмечено, что данной конвенции желательно придать весьма широкую сферу применения и что пункт 1a статьи 2 служит этой цели. После обсуждения Комитет решил сохранить пункт 1a статьи 2.

4. После обсуждения Комитет решил сохранить нынешний текст этого пункта.

Пункт 2 статьи 2

"2. Положения пункта 1 настоящей статьи применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица".

* * *

5. Комитет рассмотрел следующие предложения:

- a) Снять этот пункт.
- b) Оставить этот пункт, при этом заменив слова "положения пункта 1 настоящей статьи" словами "положения настоящей Конвенции".
- c) После слова "перевозчик" вставить новые слова "фактический перевозчик".

6. В поддержку предложения, отмеченного в пункте 5a выше, указывалось, что цель, которая преследуется пунктом 2 статьи 2, т.е. применение положений пункта 1 статьи 2 независимо от факторов, изложенных в пункте 2 статьи 2, уже обеспечивается вводными словами пункта 1 статьи 2. С другой стороны, отмечалось, что в определенных правовых системах применимость проекта конвенции зависит от национальных коллизионных норм и в этих нормах учитываются факторы, изложенные в пункте 2 статьи 2. Поэтому цель пункта 2 заключалась в предоставлении проекту конвенции сферы применения, предусмотренной в пункте 1, независимо от национальных коллизионных норм.

7. Отмечалось также, что желательно обеспечить применение не только положений пункта 1 статьи 1, но и положений всего проекта конвенции, независимо от национальных коллизионных норм, и что указанная в пункте 5b выше поправка к пункту 2 статьи 2 будет обеспечивать достижение этой цели. После обсуждения Комитет постановил принять эту поправку к пункту 2 статьи 2.

8. В поддержку предложения, указанного в пункте 5с выше, отмечалось, что определенный в проекте конвенции термин "перевозчик" не включает в себя понятие "фактический перевозчик" и что национальная принадлежность фактического перевозчика также не должна иметь значения для применения проекта конвенции. После обсуждения Комитет постановил включить в этот пункт после слова "перевозчик" слова "фактический перевозчик".

9. После обсуждения Комитет принял следующий текст:

"2. Положения настоящей Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица".

Пункт 3 статьи 2

"3. Договаривающееся государство может в силу своего национального законодательства применять правила настоящей Конвенции также к внутренним перевозкам".

* * *

10. Комитет рассмотрел предложение об исключении этого пункта.

11. В поддержку предложения об исключении этого пункта указывалось, что этот пункт является ненужным, поскольку договаривающееся государство будет в любом случае обладать правом, предоставляемым этим пунктом. В ответ на это отмечалось, что федеральное правительство федерального государства может не обладать таким правом, если оно четко не устанавливается таким положением, как этот пункт, и что поэтому сохранение этого пункта может послужить полезной цели. После обсуждения Комитет постановил сохранить текст пункта в проекте конвенции, однако изъять этот текст из статьи 2 и поместить его среди заключительных статей проекта конвенции.

Пункт 4 статьи 2

"4. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартер-партиям. Однако, если коносамент выписывается во исполнение чартер-партии, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента".

* * *

12. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) дать определение термина "чартер-партия";

б) добавить в конце первого предложения этого пункта выражение "не являющимся договорами перевозки";

с) заменить в конце второго предложения пункта выражение "держателем коносамента" словами "третьим лицом-добросовестным держателем";

д) добавить в конце второго предложения этого пункта слова "не являющимся фрахтователем";

е) добавить в конце первого предложения пункта слова "или договорам об определенном количестве груза" и включить во втором предложении пункта после слова "чартер-партии" выражение "или договора об определенном количестве груза".

13. В поддержку предложения, указанного в пункте 12а выше, отмечалось, что хотя в соответствии с вводными словами пункта 1 статьи 2 проект конвенции применяется ко всем договорам морской перевозки грузов, согласно пункту 4 статьи 2 он не применяется к чартер-партиям. Поэтому необходимо точно определить сферу применения проекта конвенции путем установления термина "чартер-партия". Такое определение также являлось необходимым в связи с тем, что в определенных правовых системах термин "чартер-партия" не имеет установившегося значения. Также отмечалось, что исключение из сферы применения Брюссельской конвенции 1924 года чартер-партий на основании статьи 5 этой Конвенции привело к трудностям в связи с отсутствием в этой Конвенции определения термина "чартер-партия". Кроме того, отмечалось, что в отсутствие определения термина "чартер-партия" перевозчики могут стремиться избежать применения проекта конвенции путем выдачи транспортных документов в виде чартер-партии.

14. В ответ на это мнение отмечалось, что термин "чартер-партия" имеет установившееся значение в морском праве и поэтому не нуждается в определении. Далее отмечалось, что предполагается исключить из сферы применения проекта конвенции все чартер-партии; поскольку имеется не один, а несколько видов чартер-партии, необходимо сформулировать всеобъемлющее определение термина "чартер-партия", что является трудной задачей. Также указывалось, что во многих правовых системах не возникало трудностей при определении значения термина "чартер-партия" для целей Брюссельской конвенции 1924 года, хотя в этой Конвенции не дается определение этого термина, и что перевозчики не стремились избежать применения этой Конвенции путем придания их договорам перевозки вида "чартер-партии".

15. После обсуждения Комитет постановил не давать определения термина "чартер-партия".

16. В поддержку предложения, указанного в пункте 12b выше, отмечалось, что добавление предлагаемых слов устранил неопределенность в отношении сферы применения проекта конвенции в некоторых правовых системах. После обсуждения Комитет не принял этого предложения.

17. В поддержку предложений, указанных в пунктах I2с и 12d выше, отмечалось, что термин "держатель коносамента" может быть истолкован как охватывающий фрахтователя или его агентов, являющихся держателями коносамента, выданного во исполнение чартер-партии. Поэтому в текст следует внести изменения, с тем чтобы устранить возможность такого толкования. Было достигнуто общее согласие в том, что такое изменение является целесообразным. Однако в отношении предложения, указанного в пункте I2с выше, отмечалось, что его принятие может создать трудности, поскольку значение термина "добросовестный держатель" не ясно. После обсуждения Комитет решил добавить в конце пункта слова "не являющимся фрахтователем".

18. В поддержку предложения, указанного в пункте I2е выше, отмечалось, что договор об определенном количестве груза сходен с чартер-партиями и что поэтому его, как и чартер-партии, следует исключить из сферы применения проекта конвенции. С другой стороны, указывалось, что термин "договор об определенном количестве груза" не имеет установившегося значения в морском праве и что включение этого термина создаст неопределенность в отношении сферы применения проекта конвенции. После обсуждения Комитет постановил не принимать это предложение.

19. После обсуждения Комитет принял следующий текст:

"4. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартер-партиям. Однако, если коносамент выписывается во исполнение чартер-партии, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем".

Предлагаемые добавления к статье 2

20. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) включить следующий пункт в качестве нового пункта 5 статьи 2:

"5. Несмотря на предшествующие положения настоящей статьи, в тех случаях, когда не выдан коносамент или аналогичный подтверждающий право собственности документ, стороны могут прямо согласиться о том, что Конвенция не применяется, при условии, что выдан документ, удостоверяющий договор перевозки, и что в таком документе содержится соответствующее заявление, подписанное грузоотправителем".

б) включить следующий пункт в качестве нового пункта 5 статьи 2:

"5. Если договор предусматривает будущую перевозку определенного количества груза последовательными партиями в течение согласованного периода времени, то, тем не менее, считается, что перевозка каждой партии в целях настоящей Конвенции должна осуществляться в соответствии с отдельным договором перевозки.

Однако в случае, когда партия перевозится в соответствии с чартер-партией, применяются положения пункта 4 настоящей статьи".

21. В поддержку предложения, указанного в пункте 20а выше, отмечалось, что разрешение исключать по соглашению применение проекта конвенции в отношении определенных специальных видов груза отвечает интересам как грузоотправителя, так и перевозчика. Если будет невозможно исключить применение проекта конвенции, то грузоотправителям будет весьма сложно найти перевозчиков, желающих осуществить перевозку такого груза на приемлемых условиях. Поскольку в соответствии с предлагаемым новым пунктом сторонам разрешается исключать применение проекта конвенции лишь в тех случаях, когда не выдается коносамент, и поскольку в соответствии с проектом конвенции грузоотправитель всегда имеет право получить от перевозчика коносамент, перевозчик не сможет неправомерно использовать этот пункт, с тем чтобы помешать применению проекта конвенции. В ответ указывалось, что грузоотправитель не всегда может находиться в достаточно выгодных условиях, чтобы требовать коносамент, и что поэтому перевозчики могут злоупотреблять предоставляемым в соответствии с предлагаемым пунктом правом исключать применение проекта конвенции. После обсуждения Комитет постановил не принимать это предложение.

22. В поддержку предложения, изложенного в пункте 20b выше, отмечалось, что цель этого предложения заключается в том, чтобы охватить так называемые "общие" договоры, которые предусматривают поставку весьма значительного количества груза последовательными партиями в течение согласованного периода времени. В соответствии с нынешним определением термина "договор перевозки", содержащимся в пункте 5 статьи 1, можно сделать вывод, что такие "общие" договоры подпадают под это определение и на них распространяются положения проекта конвенции. Однако желательно исключить такие договоры, которые заключаются сторонами, находящимися в равных условиях, из сферы применения проекта конвенции, в то же время сохранив применимость проекта конвенции к каждой партии, перевозимой во исполнение "общего" договора при условии, что такая партия груза не является чартер-партией. С другой стороны, отмечалось, что положения о сфере применения проекта конвенции уже обеспечивают достижение результата, которого стремились достигнуть с помощью предлагаемого текста. После обсуждения Комитет постановил принять следующий текст:

"5. Если договор предусматривает будущую перевозку груза несколькими партиями в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой партии. Однако, когда перевозка партии осуществляется в соответствии с чартер-партией, применяются положения пункта 3 настоящей статьи".

Статья 3. Толкование Конвенции

"При толковании и применении положений настоящей Конвенции следует учитывать ее международный характер и необходимость установления единообразия".

* * *

1. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) опустить эту статью;

б) опустить эту статью, однако воспроизвести существо ее в преамбуле к проекту конвенции.

2. В поддержку предложения об исключении этой статьи отмечалось, что содержащиеся в ней правила являются очевидными. Также указывалось, что в определенных правовых системах могут возникать трудности при включении этой статьи в законодательство, претворяющее в жизнь проект конвенции. В поддержку предложения об исключении статьи и помещении существа ее в преамбуле отмечалось, что в данном пункте указывается лишь желаемая цель, и ее было бы уместно упомянуть в преамбуле. В ответ на это отмечалось, что сохранение данной статьи в основной части Конвенции может помочь судам определенных правовых систем толковать и применять положения проекта конвенции независимо от национальных норм права. Также указывалось, что аналогичное положение содержится в качестве статьи 7 в Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже а/. После обсуждения Комитет постановил сохранить эту статью.

а/ A/CONF.63/15.

"ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4. Период ответственности

"1. "Перевозка груза" охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента сдачи им груза:

- а) путем его передачи грузополучателю; или
- б) в случаях, когда грузополучатель не получает груза, - путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом, или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту разгрузки; или
- с) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которому в силу закона или правил, действующих в порту разгрузки, должен быть передан груз".

* * *

I. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) исключить слова "в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки", содержащиеся в конце пункта 1,

б) к пункту 1 добавить следующий текст:

"Для целей настоящей статьи "порт погрузки" и "порт разгрузки" включают прилегающую к ним конечную станцию, используемую перевозчиком при перевозке грузов из такого порта или в порт, даже если эта конечная станция находится за пределами района порта".

с) Добавить к пункту 2 после подпункта с этого пункта следующий текст:

"В том случае, когда груз передается грузополучателю за пределами порта разгрузки, считается, что сдача груза произошла, как предусматривается подпунктом а, в порту разгрузки".

2. В поддержку предложения, указанного в пункте 1а выше, было высказано замечание, что снятие слов, приведенных в пункте 1а выше, уточнит моменты времени, в которые начинается и заканчивается ответственность перевозчика. Если этот текст будет сохранен, в ряде случаев придется решать, каковы точные географические границы портов погрузки и портов разгрузки, с тем чтобы определить, когда началась ответственность перевозчика или когда она закончилась. Исключение

этих слов также устраняет возможное противоречие между пунктом 1 и пунктом 2 статьи 2 в отношении периода ответственности. В соответствии с пунктом 1 этот период, по-видимому, начинается в порту погрузки и заканчивается в порту разгрузки, в то время как в соответствии с пунктом 2 он, по-видимому, начинается с того момента, когда перевозчик принял груз, и заканчивается, когда он доставил груз. С другой стороны, было отмечено, что исключение этого текста может привести к нежелательному расширению сферы применения проекта конвенции, когда перевозчик принимает груз на суше и доставляет его на сушу. Ибо в таких случаях вступительные слова пункта 2 могут, при отсутствии слов, которые было предложено исключить из пункта 1, быть истолкованы как означающие, что ответственность перевозчика за наземные этапы транспортировки регулируются данным проектом конвенции, и таким образом вызвать противоречия между проектом конвенции и положениями национального права или других транспортных конвенций, применимых к внутреннему транспорту. После обсуждения Комитет решил не принимать это предложение.

3. В поддержку предложения, указанного в пункте 1b выше, было отмечено, что существующий текст пункта 1 статьи 4, в соответствии с которым период ответственности начинается в порту погрузки и заканчивается в порту разгрузки, может быть слишком ограничительным. Поскольку перевозчики часто используют конечные станции, прилегающие к таким портам, осуществляя перевозку груза из таких портов или в такие порты, целесообразно применять проект конвенции для определения ответственности перевозчика в течение периода, когда груз был в ведении перевозчика на таких конечных станциях. В ответ было отмечено, что в ряде случаев может оказаться затруднительным определение того, была или нет конечная станция прилегающей к порту, и что это создало бы неопределенность в отношении сферы применения проекта конвенции. После обсуждения Комитет решил не принимать это предложение.

4. В поддержку предложения, указанного в пункте 1c выше, было отмечено, что оно было сделано с целью предотвращения противоречия по вопросу об ответственности перевозчика между положениями проекта конвенции и нормами национального права или других транспортных конвенций в течение этапа транспортировки внутренним транспортом, когда груз был доставлен грузополучателю, находящемуся на суше. С другой стороны, было заявлено, что это предложение создало фиктивное место доставки и что решение, сформулированное на основе фиктивного фактора, является нежелательным. После обсуждения Комитет решил не принимать это предложение.

5. Комитет принял следующий текст:

"ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4. Период ответственности

1. Ответственность перевозчика за груз в соответствии с настоящей Конвенцией охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия им груза до момента сдачи им груза:

а) путем его передачи грузополучателю; или

б) в случаях, когда грузополучатель не получает груза от перевозчика, путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту разгрузки; или

с) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которым в силу закона или правил, действующих в порту разгрузки, должен быть передан груз".

Пункт 3, статьи 4

"3. В положениях пунктов 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя, кроме перевозчика или грузополучателя, означает служащих, агентов или других лиц, действующих в силу инструкций, соответственно, перевозчика или грузополучателя".

* * *

6. Комитет решил опустить слова "или других лиц, действующих в силу инструкций" как ненужные, поскольку такие лица будут либо служащими, либо агентами.

7. После обсуждения Комитет принял следующий текст:

"3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя, кроме перевозчика или грузополучателя, означает служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя".

"Статья 5. Общие нормы"

Пункт 1 статьи 5

1. Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями в отношении груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий".

* * *

1. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) Добавить в начале этого пункта после слова "Перевозчик" слова "или судно".

б) Добавить в конце этого пункта слова "или не докажет, что даже в том случае, если бы эти лица приняли все указанные меры, таких обстоятельств и последствий не удалось бы избежать".

с) Добавить после предложенных дополнительных слов, изложенных в подпункте б выше, следующие новые слова: "или не докажет, что в данных обстоятельствах вообще никакие меры не могли быть приняты".

д) Исключить слова "перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями в отношении груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке ..." в начале этого пункта и заменить их словами "Перевозчик несет ответственность за потерю груза или за нанесенные ему повреждения, а также за задержку в доставке ...".

2. В поддержку предложения, изложенного в пункте 1а выше, было отмечено, что добавление предложенного текста поможет сохранить возможность наложения запрещения на судно, которая существует в некоторых правовых системах. Было также заявлено, что предлагаемый текст включен в положение об ответственности, которое содержится в статье 4 Брюссельской конвенции 1924 года, и поэтому он должен быть сохранен в этом пункте. В ответ было указано, что предлагаемый текст содержится в статье 4 Брюссельской конвенции 1924 года, в контексте, исключая ответственность судна. Хотя указанные слова не создают каких-либо трудностей в этом контексте, они вызовут трудности, если будут использоваться в контексте возложения ответственности на судно, поскольку наложение запрещения на судно не известно многим правовым системам. Было также указано, что право на арест судна в связи с морскими исками, которое часто является вспомогательным по отношению к наложению запрещения, уже соответствующим образом регулируется Международной конвенцией об аресте судов в море, Брюссель, 1952 год, и существует в ее рамках. После обсуждения Комитет решил не принимать это предложение.

3. В поддержку предложений, указанных в пунктах 1b и 1c выше, было отмечено, что они были предназначены для расширения области защиты, которой может пользоваться перевозчик в соответствии с пунктом 1 статьи 5. Было отмечено, что в соответствии с существующей формулировкой, определяющей область защиты, перевозчик не может быть освобожден от ответственности, даже когда он доказал, что обстоятельства, причинившие потерю или повреждения, были таковыми, что перевозчик не имел ни времени, ни возможности принять какие-либо меры для предотвращения потери или повреждения. С другой стороны, было отмечено, что существующая формулировка предусматривает защиту для перевозчика в таких обстоятельствах, если никакие меры не могли быть приняты перевозчиком, то никакие меры не могут быть обоснованно потребованы от перевозчика. После обсуждения Комитет решил не принимать эти предложения.

4. В поддержку предложения, изложенного в пункте 1d выше, было указано, что существующий в пункте текст, который, как это было предложено, должен быть снят, плохо составлен и чрезмерно длинный. Предложенный новый текст является более ясным, и он ближе к формулировкам, используемым в соответствующих положениях других транспортных конвенций. Однако было указано, что существующий текст был тщательно согласован Рабочей группой ЮНСИТРАЛ в вариантах на различных языках и поэтому должен быть сохранен. Было также указано, что, поскольку ответственность в соответствии с настоящим пунктом отличается от ответственности, налагаемой соответствующими положениями других транспортных конвенций, естественно, что формулировка этого пункта должна отличаться от формулировок в таких соответствующих положениях. После обсуждения Комитет решил принять следующий текст:

"Статья 5. Основные положения об ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за убытки, связанные с потерями или повреждениями груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий".

Пункт 2 статьи 5

"2. Задержка в доставке имеет место, если груз не доставлен в порт разгрузки, предусматриваемый в договоре перевозки, в пределах определенного согласованного в письменной форме срока или, при отсутствии такого согласованного срока, в срок, который, с учетом обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком".

* * *

5. Комитет рассмотрел предложение об исключении слов "в письменной форме".

6. Комитет согласился с тем, что, поскольку проект конвенции не требует согласно пункту 5 статьи 1 заключения договора о перевозке в письменной форме, нет необходимости требовать в этом пункте, чтобы специальное соглашение о сроке, в течение которого должна быть осуществлена доставка, было составлено в письменной форме. На этом основании Комитет постановил исключить из этого пункта слова "в письменной форме" и принял следующий текст:

"2. Задержка имеет место, если груз не доставлен в порт разгрузки, предусматриваемый в договоре перевозки, в пределах определенного согласованного срока или, при отсутствии такого согласованного срока, в срок, который с учетом обстоятельств данного случая является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком".

Пункт 3 статьи 5

"3. Лицо, имеющее право предъявить иск об утрате груза, может считать груз утерянным, когда он не был доставлен в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах 60 дней по истечении срока доставки в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи".

* * *

7. После обсуждения Комитет постановил принять существующий текст этого пункта.

Пункт 4 статьи 5

"4. В случае пожара перевозчик несет ответственность при условии, что истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов".

* * *

8. Комитет рассмотрел следующие предложения:

- а) снять этот пункт;
- б) заменить этот пункт следующим пунктом:

"В случае пожара перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что судно располагало надлежащими средствами его предупреждения и что в ходе пожара он сам, его служащие или агенты приняли все разумные меры, с тем чтобы его избежать или уменьшить его последствия, если только истец не докажет вину или небрежность перевозчика, его агентов или служащих".

9. В поддержку предложения о снятии этого пункта отмечалось, что нет достаточных оснований делать исключение из общего правила пункта I, предусматривающего, что бремя доказывания отсутствия небрежности лежит на перевозчике. Ведь на месте пожара находятся агенты

перевозчика, которые имеют информацию о причине пожара и мерах, принятых для предупреждения пожара или борьбы с ним. В большинстве случаев грузоотправитель не сможет доказать небрежность со стороны перевозчика, и данное правило в пункте 4 является поэтому несправедливым по отношению к истцу. Отмечалось также, что в других транспортных конвенциях не существует подобного правила, возлагающего на истца бремя доказывания небрежности со стороны перевозчика в случае ущерба, причиненного пожаром.

10. Комитет не принял предложение о снятии данного пункта по следующим причинам: а) оно улучшает позицию истца, определяемую в настоящее время Брюссельской конвенцией, предусматривающей, что перевозчик освобождается от ответственности за причиненный пожаром ущерб, если этот пожар не вызван фактической виной или попустительством перевозчика; б) лицом, которое имеет больше всего оснований опасаться пожара на борту судна, является перевозчик, поскольку он понесет большие потери в случае повреждения самого судна; поэтому перевозчик будет всегда принимать разумные меры предосторожности по предупреждению пожара даже при отсутствии ответственности перед истцом; с) хотя истцу, возможно, и трудно доказать небрежность перевозчика, когда пожар возникает в грузовых отсеках и, следовательно, мог возникнуть от самого груза, доказать небрежность перевозчика, когда пожар начался в машинном отсеке или в помещениях экипажа, будет относительно легко; д) пункт 4 в его настоящей редакции является результатом тщательно продуманного компромисса в Рабочей группе ЮНСИТРАЛ по законодательству в области морских перевозок, который устанавливает равновесие между всеми положениями статьи 5 об ответственности, и поэтому этот компромисс следует сохранить. В этой связи Комитет отметил, что Рабочая группа ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок не предлагала исключить пункт 4.

11. В поддержку предложения о замене существующей формулировки пункта 4 формулировкой, изложенной выше, в пункте 8^b, выдвигался довод о том, что, хотя верно, что необходимо сохранить компромисс, который устанавливает равновесие между всеми положениями об ответственности в этой статье, предлагаемая замена приведет к более справедливому компромиссу. По условиям предлагаемой новой формулировки перевозчику будет нетрудно выполнить возлагаемую на него обязанность доказывания, и вместе с тем грузоотправитель может привлечь к ответственности перевозчика, если он положительно докажет, что перевозчик проявил небрежность.

12. В Комитете не сложилось консенсуса в поддержку предлагаемой новой формулировки, и после обсуждения этого вопроса Комитет постановил принять следующий текст:

"4. В случае пожара перевозчик несет ответственность при условии, что истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов".

Пункт 5 статьи 5

"5. В отношении живых животных перевозчик освобождается от ответственности, если потери, повреждения или задержка в доставке являются результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что в этих обстоятельствах потери, повреждения или задержка в доставке могут быть отнесены на счет таких рисков, предполагается, что потери, повреждения или задержка в доставке были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет доказательств того, что потери, повреждения или задержки в доставке полностью или частично явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов".

* * *

I3. Комитет рассмотрел предложение об исключении этого пункта.

I4. В поддержку предложения об исключении этого пункта отмечалось, что ответственность перевозчика в отношении живых животных в достаточной мере устанавливается положениями пункта 1 статьи 5 и что нет необходимости в специальном положении о такой ответственности. В частности, отмечалось, что общая защита, предоставляемая перевозчику в соответствии с пунктом 1 статьи 5 против иска в отношении потери или повреждения груза, является достаточной для удовлетворения претензии в отношении потери или повреждения живых животных и что нет необходимости в специальной защите, предоставляемой в соответствии с этим пунктом.

I5. Против исключения этого пункта выдвигался довод, что перевозка живых животных несет с собой особые риски гибели или повреждения животных, и отмечалась необходимость специальной регламентации ответственности перевозчика за такую перевозку. Указывалось, что другие конвенции о перевозках имеют специальные положения об ответственности перевозчика за такую перевозку. Высказывалось также мнение, что этот пункт был сформулирован Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по законодательству в области морских перевозок после продолжительного обсуждения как часть компромисса по положениям об ответственности в рамках статьи 5, и поэтому должен быть сохранен.

I6. После обсуждения Комитет постановил принять следующий текст:

"5. В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что в этих обстоятельствах потери, повреждения или задержка в доставке могут быть отнесены за счет таких рисков, предполагается, что потери, повреждения или задержка в доставке были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет

доказательств того, что целиком или отчасти потери, повреждения или задержка в доставке явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов".

Пункт 6 статьи 5

"6. Перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке груза, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море".

* * *

I7. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) исключить этот пункт и заменить его следующим пунктом:

"Перевозчик не несет ответственности, за исключением случаев общей аварии и спасания, за потери, повреждения или задержку в доставке груза, явившиеся результатом мер по спасанию жизни или разумных мер по спасанию имущества на море";

б) сохранить существующий текст, исключив слово "разумных", определяющее "меры по спасанию имущества";

с) добавить сразу после слова "жизни" слова "или сохранению здоровья".

I8. В поддержку предложения, изложенного в пункте I7а выше, отмечалось, что существующая формулировка этого пункта, по-видимому, освобождает перевозчика от его обязанности делать долевого взноса по общей аварии или спасанию в тех случаях, когда данный вид потерь или повреждений груза, в отношении которого перевозчик обычно обязан сделать долевого взноса по общей аварии или спасанию, явился результатом "мер по спасанию жизни" или "разумных мер по спасанию имущества на море". Это предложение направлено на уточнение того, что в подобном случае перевозчик остается обязанным сделать надлежащий взнос по общей аварии или спасанию. Однако было высказано мнение, что, поскольку проект конвенции содержит в статье 24 специальное положение об общей аварии, любое предложение, направленное на защиту прав требования к перевозчику, которые могут существовать в связи со взносом по общей аварии или спасанию, должно рассматриваться в связи с той статьей. Однако Комитет постановил согласиться с заменой слова "и" между словами "жизни" и "разумных" в пункте 6 словом "или", поскольку цель заключается не в том, чтобы исключить ответственность только в случае попытки одновременного спасания жизни и имущества.

I9. В поддержку предложения, изложенного в пункте I7б выше, отмечалось, что определить, были или не были разумными меры по спасанию имущества на море, принятые перевозчиком, будет трудно; такая формулировка создаст неясность в отношении ответственности перевозчика в случаях попыток спасания имущества на море. Кроме того, поскольку освобождение перевозчика от ответственности служит стимулом для перевозчиков спасать имущество на море, неопределенность пределов освобождения может привести к отрицательному результату — нежеланию перевозчиков предпринимать попытки по спасанию имущества на море.

20. С другой стороны, отмечалось, что спасание имущества на море не столь важно по сравнению со спасанием жизни; если важно абсолютное освобождение от ответственности в случаях, когда перевозчик пытается спасти жизнь, то такое освобождение не требуется в тех случаях, когда перевозчик пытается спасти имущество. Кроме того, необходимо обеспечить сбалансированность интересов перевозчика, когда он пытается спасти имущество на море, т.е. правильное соотношение между стоимостью имущества, которое можно спасти, и потерями, которые эта попытка может причинить грузоотправителям или грузополучателям; слово "разумные" как раз и обеспечивает такой результат. В противном случае перевозчик мог бы, не создавая для себя ответственности, пытаться спасти малоценное имущество, причиняя большие потери грузоотправителям или грузополучателям в результате этой попытки. После рассмотрения доводов, изложенных в пунктах 19 и 20 выше, Комитет постановил сохранить слово "разумных".

21. В поддержку предложения, изложенного в пункте 17с выше, отмечалось, что перевозчик должен полностью освобождаться от ответственности за потери или повреждения, причиненные в результате попытки перевозчика сохранить здоровье человека, в качестве стимула для перевозчиков делать попытки по сохранению здоровья. В ответ было замечено, что, если попытка сохранить здоровье является частью попытки спасти жизнь, перевозчик будет защищен по существующей формулировке пункта. Если же попытка сохранить здоровье делается при отсутствии опасности для жизни, нет достаточных оснований для освобождения его от ответственности. После обсуждения этого вопроса Комитет постановил не принимать это предложение.

22. Комитет принял следующий текст:

"6. Перевозчик не несет ответственности, за исключением общей аварии, в тех случаях, когда потери, повреждения или задержка в доставке груза возникли в результате мер по спасению жизни и разумных мер по спасанию имущества на море".

Пункт 7 статьи 5

"7. В тех случаях, когда при наличии ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов имеет место и другая причина, которая может привести к потерям, повреждениям или задержке в доставке груза, перевозчик несет ответственность лишь за ту часть потерь, повреждений или задержки в доставке груза, которая вызвана такой ошибкой или небрежностью, при условии, что на перевозчике лежит бремя доказывания в отношении размера потерь, повреждений или задержки в доставке груза, возникших не по его вине".

* * *

23. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) исключить этот пункт;

b) заменить выражение "В тех случаях, когда при наличии ошибки или небрежности ...", содержащееся в начале текста этого пункта, выражением "В тех случаях, когда при наличии фактической или предполагаемой согласно этой статье ошибки или небрежности...";

c) изменить формулировку этого пункта следующим образом:

"7. В случае, когда ущерб является результатом совпадения ошибки или небрежности перевозчика, его служащих или агентов и события, которого он не смог избежать и последствий которого он не смог предотвратить, перевозчик несет ответственность лишь за ту часть ущерба, которая вызвана такой ошибкой или небрежностью, если он установит ту часть ущерба, которая не вызвана вышеуказанной ошибкой или небрежностью";

d) заменить в английском варианте текста слово "concurrs" словом "contributes" или "combines".

e) заменить в английском варианте текста выражение "bears the burden of proving" словом "proves".

24. В поддержку предложения, указанного в пункте 23а выше, было отмечено, что правило, содержащееся в пункте 7 статьи 5, не соответствует нормам, применимым в некоторых правовых системах и обстоятельствах, предусмотренных вышеуказанным пунктом 7. Ибо в некоторых правовых системах ответственность перевозчика, его служащих или агентов и ответственность какого-либо другого лица, чьи действия привели к возникновению потерь, является совместной или раздельной, причем эта ответственность не разбивается на части, как это предусмотрено данным пунктом. Также отмечалось, что такая совместная и раздельная ответственность является удобной для истца, поскольку он может получить от перевозчика полную компенсацию. С другой стороны, согласно правилу, содержащемуся в этом пункте, истцу придется предъявлять иск в отношении какой-либо части этих потерь не перевозчику, а другому лицу, и могут возникнуть определенные трудности при установлении юрисдикции над этим другим лицом или при получении от него возмещения.

25. Однако было также выражено мнение, что правило, содержащееся в этом пункте, является разумным, поскольку было бы несправедливо возлагать на перевозчика ответственность за любую часть потерь, повреждений или задержки в доставке груза, которые, как доказал перевозчик, не вызваны его ошибкой или небрежностью. Также отмечалось, что содержащееся в этом пункте правило содержится и в других конвенциях, например, в пункте 5 статьи I7 Конвенции КДПГ и в статье 4 Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся столкновения судов, Брюссель, 1910 год. После обсуждения Комитет постановил сохранить существо этого пункта.

26. В поддержку предложения, указанного в пункте 23б выше, было отмечено, что его целью является разъяснение того обстоятельства, что содержащееся в данном пункте правило применяется не только тогда, когда ошибка или небрежность перевозчика доказана утвердительно,

но и тогда, когда такая ошибка или небрежность предполагается в соответствии с пунктом I статьи 5. С другой стороны, отмечалось, что в таком разъяснении нет необходимости. После обсуждения Комитет постановил не принимать этого предложения.

27. Комитет рассмотрел предложение, указанное в пункте 23с выше, но после обсуждения не принял его.

28. После обсуждения Комитет постановил принять два предложения редакционного характера, содержащиеся в пунктах 23d и 23е выше, и принял следующий текст:

"7. В тех случаях, когда при наличии ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов имеется другая причина, которая может привести к потерям, повреждениям или задержке в доставке груза, перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой потери, повреждения или задержка в доставке груза вызваны такой ошибкой или небрежностью, при условии, что перевозчик докажет размер потерь, повреждений или задержки в доставке груза, возникших не по его вине".

Предлагаемое добавление к статье 5

29. Комитет рассмотрел предложение о добавлении к статье 5 приведенного ниже пункта в качестве нового пункта 4 и об изменении нумерации существующих пунктов 4-7 на 5-8. Предлагаемый пункт следует заключить в квадратные скобки, для того чтобы указать, что он еще не окончательно принят Комиссией, а лишь представляется на рассмотрение любой будущей дипломатической конференции, которая может рассмотреть текст проекта конвенции.

"4. Несмотря на положения пункта I, перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или расходы, возникшие или явившиеся результатом любого действия, небрежности или вины со стороны капитана, других членов команды и лоцмана при управлении судном."7^b/.

30. В поддержку этого предложения отмечалось, что оно предполагает лишь сохранение в пользу перевозчика возражения в отношении небрежности или упущения при судовождении; возражение, которое перевозчик может представить в соответствии со статье 4 (2)^a Брюссельской конвенции 1924 года в отношении небрежности или упущения при судовождении, не было сохранено. Было отмечено, что исключение возражения в отношении небрежности или упущения при судовождении будет иметь неблагоприятные последствия для грузоотправителей. В результате вызванного этим перераспределения рисков перевозчик будет вынужден в повышенном размере страховать свою возросшую ответственность. Это

^b/ Это предложение было внесено представителями Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Союза Советских Социалистических Республик, Федеративной Республики Германии и Японии.

увеличение расходов перевозчика будет перенесено на грузоотправителя в виде повышения фрахтовых ставок. Поскольку страхование ответственности является более дорогостоящим, чем страхование груза, соответствующего снижения расходов грузоотправителей в результате уменьшения масштабов страхования груза грузоотправителями не произойдет. Кроме того, для грузоотправителей более удобным является страхование груза непосредственно у страховщиков, выбранных ими самими, от которых они могут непосредственно получать возмещение, вместо того, чтобы получать его косвенным путем через страхование ответственности перевозчиками. Было обращено внимание также на резолюцию 9 (VII), принятую Комитетом ЮНКТАД по невидимым статьям и финансированию, связанному с торговлей, на его седьмой сессии, в которой поддерживается "вывод ... о том, что необходимо сохранение существующей в настоящее время системы страхования грузов и что без нее нельзя обойтись, а также о том, что любой радикальный сдвиг в распределении рисков от страхования грузов к ответственности перевозчика будет особенно пагубным для интересов развивающихся стран". Было также отмечено, что, поскольку навигационная ошибка подвергает судно опасности, перевозчик будет иметь сильный побудительный стимул к предотвращению какого-либо упущения в судовождении даже тогда, когда возражение будет исключено, и он не будет нести ответственности перед грузоотправителем за потери, возникшие в результате такого упущения. Далее отмечалось, что за последнее время опасности для судовождения, возникающие в ходе океанских перевозок, существенным образом не уменьшились и что поэтому сохранение этого исключения оправдано.

31. С другой стороны, было отмечено, что отсутствует какая-либо информация, на основе которой можно было бы сделать вывод о том, что транспортные расходы увеличатся в результате изменения в распределении рисков, вызванного исключением возражения. Даже если эти расходы возрастут, они, по оценкам, возрастут весьма незначительно. Далее отмечалось, что указанное выше мнение Комитета ЮНКТАД по невидимым статьям и финансированию, связанному с международной торговлей, касается "радикального" сдвига от страхования грузов к ответственности перевозчика. В контексте исследования секретариата ЮНКТАД (TD/V/C.3/I20), на которое ссылается резолюция, "радикальный" сдвиг означает переход от системы ответственности при наличии вины к системе абсолютной ответственности и застрахованного коносамента. Поэтому изменение, к которому приведет исключение возражения на основании упущения при судовождении, не может рассматриваться как "радикальный" сдвиг. Далее отмечалось, что современные средства обеспечения судовождения почти устранили опасности для вождения судов при океанских перевозках и что поэтому упомянутое возражение является анахронизмом. Было также сделано замечание, что исключение возражения в отношении упущения при судовождении является частью компромисса, создающего приемлемое равновесие между положениями статьи 5 относительно ответственности, и что поэтому такое исключение следует сохранить.

32. После обсуждения Комитет постановил не принимать этого предложения.

33. Представитель Союза Советских Социалистических Республик заявил, что он не принимает это решение Комитета, и зарезервировал свою позицию по вопросу о "навигационной ошибке".

"Статья 6. Пределы ответственности"

Альтернатива А

1. Ответственность перевозчика согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) франкам за I кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза.

Альтернатива В

1. а) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) франкам за I кг веса брутто потерянного или поврежденного груза.

б) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза согласно положениям статьи 5 не превышает двойной суммы фрахта.

с) Общая сумма ответственности перевозчика согласно обоим подпунктам а и б данного пункта ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте а данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

Альтернатива С

1. Ответственность перевозчика согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) франкам за грузовое место или другую единицу отгрузки, или (...) франкам за I кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

2. Для исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 применяются следующие правила:

а) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

б) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само средство транспортировки, это средство транспортировки, если оно не находится во владении перевозчика или иначе не предоставлено им, рассматривается как одна отдельная единица отгрузки.

Альтернатива D

1. а) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой,

эквивалентной (...) франкам за грузовое место или другую единицу отгрузки, или (...) франкам за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

б) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза согласно положениям статьи 5 не превышает:

вариант X: двойной суммы фрахта;

вариант Y: суммы, эквивалентной $(x-y)^{a/}$ франкам за грузовое место или другую единицу отгрузки, или $(x-y)$ франкам за 1 кг веса брутто просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

с) Общая сумма ответственности перевозчика согласно обоим подпунктам a и b данного пункта ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте a данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

2. Для исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи применяются следующие правила:

а) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

б) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само средство транспортировки, это средство транспортировки, если оно не находится во владении перевозчика или иначе не предоставлено им, рассматривается как одна отдельная единица отгрузки.

Альтернатива E

1. а) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой эквивалентной (...) франкам за грузовое место или другую единицу отгрузки, или (...) франкам за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

б) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза согласно положениям статьи 5 не превышает двойной суммы фрахта.

a/ Предполагается, что $(x-y)$ будет означать более низкий уровень ограничения ответственности, чем тот, который устанавливается в подпункте 1а.

с) Общая сумма ответственности перевозчика согласно обоим подпунктам а и б данного пункта ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте а данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

2. Если для перевозки грузов используются контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, то ограничение, основанное на грузовом месте или другой единице отгрузки, не применяется".

Приводимые ниже пункты применяются по всем альтернативам:

"Франк означает единицу, состоящую из 65,5 миллиграмма золота 900 пробы в тысячном исчислении.

Сумма, упомянутая в пункте 1 настоящей статьи, конвертируется в национальную валюту государства суда или арбитражного суда, рассматривающего дело, на основе официального курса этой валюты в соответствии с единицей, определенной в предыдущем пункте настоящей статьи, в момент вынесения судебного или арбитражного решения. Если такого официального курса не существует, компетентный орган заинтересованного государства определяет, что следует рассматривать как официальный курс в целях настоящей Конвенции".

* * *

1. Комиссия рассмотрела следующие вопросы, касающиеся настоящей статьи:

а) следует ли предел ответственности перевозчика в денежном выражении устанавливать в соответствии с единым критерием веса груза или в соответствии с двойственным критерием веса и "грузового места или другой единицы отгрузки";

б) следует ли предел ответственности перевозчика в денежном выражении за потерю, повреждение или расходы, возникающие в результате задержки в доставке груза, устанавливать в соответствии с тем же критерием, который используется при установлении предела ответственности за потерю, повреждение или расходы, возникающие в результате других действий перевозчика, а не в результате задержки в доставке груза, или в соответствии с иным критерием;

с) следует ли сохранить "золотой франк" в качестве расчетной единицы для установления в соответствии с настоящей статьей предела ответственности в денежном выражении;

д) следует ли включить в настоящую статью положение, в соответствии с которым определенный в статье предел ответственности может быть изменен в результате объявления грузооправителем стоимости груза;

е) должна ли статья содержать специальное положение, регулирующее предел ответственности в денежном выражении, если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки.

Единый критерий или двойственный критерий

2. В отношении вопроса, упомянутого в пункте 1а выше, высказывалось мнение о том, что предпочтительнее устанавливать предельную сумму на основании единого критерия веса. Этот критерий легко применяется на практике. Кроме того, он был принят в других транспортных конвенциях, например в КЖПГ 1/, КДПГ 2/ и Варшавской конвенции 3/, и его применение в соответствии с этими конвенциями не привело к трудностям. Основным возражением против принятия этого критерия было то, что применение основанной на этом критерии предельной суммы к грузу небольшого веса, но высокой стоимости приводит к тому, что истец получает недостаточную компенсацию. Однако эта трудность может быть преодолена путем:

а) страхования груза по его фактической стоимости; или

б) установления минимальной суммы, подлежащей выплате перевозчиком, если даже сумма, подлежащая выплате перевозчиком в соответствии с обычной нормой ограничения ответственности, была меньше такой минимальной суммы. Для установления такой минимальной суммы было представлено следующее предложение:

"Ответственность перевозчика в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной /3/ расчетным единицам /((30) франков/ за один килограмм веса брутто груза, поврежденного, поврежденного или доставка которого задержана, однако предел ни в коем случае не должен быть менее /1 000/ расчетных единиц /10 000 франков/" 4/.

1/ Международная конвенция о железнодорожной перевозке грузов. Берн, 25 октября 1962 года. Далее эта Конвенция называется Конвенцией ЖПГ.

2/ Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов. Женева, 19 мая 1956 года. Далее эта Конвенция называется Конвенцией ДПГ.

3/ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Варшава, 12 октября 1929 года. Далее эта Конвенция называется Варшавской конвенцией 1929 года.

4/ В этом предложении содержащиеся в скобках цифры приведены исключительно для иллюстрации.

с) включения в Конвенцию положения, в соответствии с которым грузоотправитель, объявляя стоимость груза в коносаменте или в другом транспортном документе, может исключить предел ответственности в денежном выражении.

Это предложение также поддерживалось на том основании, что одним из критериев, используемых для исчисления суммы фрахта, является вес груза, причем при перевозке груза большего веса увеличивается фрахт. Поскольку за перевозку груза небольшого веса выплачивается небольшая сумма фрахта, целесообразно, чтобы в отношении таких грузов также устанавливалась низкая предельная сумма ответственности перевозчика. Также высказывалось мнение о том, что в различных правовых системах дается разное толкование термина "грузовые места или единицы отгрузки", использованного в статье 4(5) Брюссельской конвенции 1924 года, и что постоянное использование этого или аналогичного термина будет препятствовать согласованию правовых норм.

3. С другой стороны, отмечалось, что принятие двойственного критерия веса и "грузовых мест или других единиц отгрузки" является более справедливым с точки зрения истца. В этом случае истец получает достаточную компенсацию в отношении груза небольшого веса, но высокой стоимости. Кроме того, при двойственном критерии истец имеет право выбирать тот критерий, который позволяет ему получить более высокую сумму компенсации. Решение о двойственном критерии было принято в статье 2а Брюссельского протокола 1968 года 5/ в качестве приемлемого компромисса, и он должен быть сохранен.

4. После обсуждения Комитет отдал предпочтение положению, устанавливающему предел ответственности в денежном выражении на основании двойственного критерия веса грузовых мест или других единиц отгрузки. Однако, учитывая значительную поддержку, которой пользуется в Комитете единый критерий веса, Комитет пришел к выводу, что проект конвенции, который будет представлен Конференции полномочных представителей, должен также включать альтернативное положение, в соответствии с которым предел ответственности определяется на основе веса.

Критерий в случае задержки в доставке

5. В отношении предложения, изложенного в пункте 1b выше, отмечалось, что имеется ряд соображений в поддержку принятия другого критерия для установления предела ответственности перевозчика в денежном выражении в случае задержки в доставке и, в частности, для установления этих пределов в зависимости от суммы фрахта, выплачиваемого за перевозку грузов, доставка которых была задержана. Указывалось, что в целом ущерб в результате задержки в доставке в отличие от потерь вследствие других действий перевозчика не покрывается страхованием груза при морской перевозке. При таком ущербе грузоотправитель или грузополучатель должны получать компенсацию от перевозчика, а не от страховщика. Поэтому целесообразно принять другой критерий для установления предельной суммы в случае задержки в доставке и установить такой предел на основании суммы фрахта. Также высказывалось мнение о том, что одним из факторов, принимаемых во внимание при

5/ Протокол изменений к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года. Эта Конвенция далее называется "Брюссельский протокол 1968 года".

исчислении суммы фрахта, является предполагаемая продолжительность перевозки. Если ее продолжительность увеличивается и имеется задержка в доставке, то целесообразно привязать сумму компенсации, выплачиваемой перевозчиком, к сумме фрахта. Также было обращено внимание на то, что в соответствии с пунктом 3 статьи 5 проекта конвенции лицу, имеющему право на груз, разрешается считать такой груз утерянным, если задержка в доставке составляет 60 дней; поэтому сумма компенсации за такую задержку в доставке будет определяться, исходя из полной потери груза. Поэтому предполагалось, что, если задержка в доставке составляет менее 60 дней, то компенсация, исчисляемая на другой основе, является достаточной. Также отмечалось, что в определенных правовых системах перевозчик в настоящее время не несет ответственность за задержку в доставке и что введение этой ответственности возложит на перевозчика новое и тяжелое бремя. Поэтому справедливо, что перевозчик несет меньшую ответственность за задержку в доставке, чем за потери или ущерб, вызванный иными причинами, и что ограничение путем ссылки на сумму фрахта является разумным.

6. С другой стороны, указывалось, что последствия для грузополучателя в результате задержки в доставке и в результате потери или ущерба, вызванных иными причинами, помимо задержки в доставке, являются аналогичными, т.е. он несет экономический ущерб. Экономический ущерб, вызванный задержкой в доставке, может быть таким же серьезным, как и ущерб, вызванный другими причинами, помимо задержки в доставке. Также отмечалось, что если ущерб, вызванный задержкой в доставке, не покрывается морским страхованием и может быть компенсирован лишь путем возбуждения иска против перевозчика, то это является причиной для установления предела ответственности, в соответствии с которым грузоотправитель будет получать полную компенсацию; однако сумма фрахта не будет обеспечивать выплату надлежащей компенсации. Также высказывалось мнение о том, что предложения ограничить размер компенсации, выплачиваемой перевозчиком за фрахт, связаны с мнением о том, что сумма фрахта является справедливым показателем расходов, понесенных перевозчиком при транспортировке груза, и отражает принцип, в соответствии с которым перевозчик не должен нести ответственность в размерах, превышающих такие расходы. Однако расходы грузоотправителя в результате задержки в доставке не связаны с суммой фрахта, и с точки зрения грузоотправителя неоправдано ограничивать размер компенсации суммой фрахта.

7. После обсуждения Комитет решил установить предел ответственности в денежном выражении в случае потерь, ущерба или расходов в результате задержки в доставке на основании критерия, отличающегося от критерия, используемого для установления предела ответственности в отношении потерь или ущерба груза в результате действия перевозчика, помимо задержки в доставке. Комитет также решил установить предел ответственности в денежном выражении за задержку в доставке в зависимости от суммы фрахта.

Расчетная единица

8. В начале обсуждения вопроса, изложенного в пункте 1с выше, Комитет рассмотрел заявление наблюдателя Международного валютного фонда о сущности специального права заимствования Международного валютного фонда и о возможности его использования в качестве расчетной единицы для целей статьи 6 проекта конвенции.

9. Комитет рассмотрел нижеследующие предложения:

а) сохранить в проекте конвенции "золотой франк" в качестве расчетной единицы для целей статьи 6, а вопрос о том, что будет являться расчетной единицей, окончательно решить на дипломатической конференции, которая будет рассматривать проект конвенции;

б) заменить "золотой франк" специальным правом заимствования Международного валютного фонда в качестве расчетной единицы для целей статьи 6;

с) принять для целей статьи 6 вариант решения в статье VII Монреальского протокола № 4 об изменении Варшавской конвенции 6/, в соответствии с которым государства-члены Международного валютного фонда приняли в качестве расчетной единицы специальное право заимствования, в то время как государства, не являющиеся членами Международного валютного фонда, приняли расчетную единицу, основывающуюся на золоте.

10. Многие представители согласились с тем, что золото не является приемлемой основой для расчетной единицы в силу наблюдаемых в настоящее время колебаний цен на золото и в силу того, что коэффициенты перевода стоимости золота в национальную валюту зачастую не установлены. Однако Комитет отметил, что замена "золотого франка" специальными правами заимствования Международного валютного фонда создаст трудности для государств, не являющихся членами Фонда. В отношении предложения принять вариант решения, содержащийся в статье VII Монреальского протокола № 4 об изменении Варшавской конвенции, было высказано мнение о том, что этот вариант не является удовлетворительным, поскольку он не обеспечивает однообразия в отношении расчетных единиц.

11. После рассмотрения альтернативных предложений Комитет принял решение исключить "золотой франк" в качестве расчетной единицы для целей статьи 6 и передать определение расчетной единицы дипломатической конференции, которая рассмотрит проект конвенции.

6/ Монреальский протокол № 4 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной 12 октября 1929 года в Варшаве, измененной Протоколом. Совершено в Гааге 28 сентября 1955 года.

Объявление стоимости груза

I2. В отношении вопроса, отмеченного в пункте 1d выше, было отмечено, что отсутствие в статье 6 положения, в соответствии с которым предел ответственности в денежном выражении, указанный в статье, может быть изменен в результате объявления грузоотправителем стоимости груза, приведет к недействительности этой статьи по некоторым правовым системам, в силу того, что она противоречит государственной политике. Было указано, что статья 4(5) Брюссельской конвенции 1924 года содержит положение, в соответствии с которым грузоотправитель может исключить пределы ответственности в денежном выражении путем объявления стоимости, и что аналогичное положение следует добавить к статье 6.

I3. С другой стороны, было отмечено, что предложение, указанное выше, допускает два толкования:

а) путем объявления стоимости грузоотправитель будет наделяться полномочиями в одностороннем порядке исключать пределы ответственности в денежном выражении, указанные в этой статье; или

б) пределы ответственности в денежном выражении будут изменяться только в том случае, если перевозчик согласен на такое изменение после объявления стоимости.

В поддержку толкования, излагаемого в пункте I3a выше, было отмечено, что цель предложения не будет достигнута в том случае, если перевозчик может отказаться принять более высокий предел ответственности в денежном выражении после объявления стоимости. С другой стороны, было отмечено, что в случае объявления стоимости, согласно статье 4(5) Брюссельской конвенции 1924 года, между грузоотправителем и перевозчиком фактически будет достигаться соглашение об изменении пределов ответственности в денежном выражении после объявления стоимости. Что касается перевозчика, то он в большинстве случаев в качестве условия перевозки груза, стоимость которого объявлена, будет устанавливать более высокие фрахтовые ставки. Если эти более высокие ставки принимаются грузоотправителем, то, фактически, в данном случае достигается соглашение, в соответствии с которым пределы ответственности в денежном выражении будут отменяться перевозчиком в ответ на выплату грузоотправителем более высоких фрахтовых ставок.

I4. Было также высказано мнение о том, что добавление к статье 6 конкретного положения, в соответствии с которым сторонам предоставляется возможность путем соглашения изменять пределы ответственности в денежном выражении после объявления стоимости грузоотправителем, является ненужным и нежелательным. В соответствии с пунктом 2 статьи 23 перевозчик может увеличить свои обязательства, и исключение пределов ответственности в денежном выражении представляло бы собой увеличение обязательств перевозчика. Включение конкретного положения в статью 6, позволяющего сторонам исключать предельные суммы после объявления стоимости грузоотправителем, может привести

к выводу о том, что это единственный разрешаемый метод исключения предельной суммы, в то время как можно предусмотреть другие обстоятельства, при которых предел может быть законным образом исключен в соответствии с положениями пункта 2 статьи 23. С другой стороны, было отмечено, что толкование пункта 2 статьи 23 в качестве пункта, дающего право исключения пределов ответственности в денежном выражении, не вытекает непосредственно из этого пункта. Поэтому было бы полезно включить в статью 6 конкретное положение, которое разрешало бы сторонам исключать пределы ответственности в денежном выражении.

I5. После обсуждения Комитет постановил:

а) принять положение, в соответствии с которым грузоотправитель и перевозчик могут путем соглашения исключать пределы ответственности в денежном выражении, указанные в статье 6; и

б) включить это положение в статью 6.

Специальные положения в отношении упакованного груза

I6. В отношении вопроса, излагаемого в пункте 1е выше, было отмечено, что было бы нежелательно включать в статью такие специальные положения об упакованном грузе, как положения, содержащиеся в пункте 2 альтернативы С, пункте 2 альтернативы D и пункте 2 альтернативы Е, поскольку такие положения будут препятствовать модернизации перевозки грузов при помощи контейнеров. Однако многие пришли к согласию о том, что если для выработки пределов ответственности в денежном выражении использовать двойной критерий веса и "грузовых мест или других единиц погрузки", то необходимо будет включить специальное положение, касающееся пределов ответственности в денежном выражении в случае упакованного груза, т.е. в случае, если груз объединен в контейнер, паллет или аналогичные средства транспортировки.

I7. Было также высказано мнение о том, что формулировка положения, регулирующего пределы ответственности в денежном выражении в случаях упакованного груза в статье 2а альтернатив С и D, нуждается в разъяснении, поскольку неясно, будет ли перечисление грузоотправителем грузовых мест или единиц, содержащихся в средстве транспортировки, определять пределы ответственности в денежном выражении даже в том случае, если перевозчик не согласен с этим перечислением. Однако было отмечено, что перечисление, в том случае если оно осуществляется грузоотправителем, будет проводиться в соответствии с пунктом 1а статьи 15 проекта конвенции и что, если перевозчик не согласится с перечислением, он может воспользоваться оговоркой в соответствии со статьей I6.

I8. После обсуждения Комитет постановил включить в статью положение, идентичное пункту 2а альтернатив С и D статьи 6.

I9. Комитет принял следующий текст:

"Статья 6. Пределы ответственности

1. а) Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) расчетных единиц за грузовое место или другую единицу отгрузки или (...) расчетных единиц за 1 килограмм веса брутто потерянного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

б) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза согласно положениям статьи 5 не превышает 1/ суммы фрахта подлежащей уплате за груз, доставленный с задержкой /подлежащей уплате в соответствии с договором перевозки/.

1/ Вопрос о том, должен ли предел ответственности равняться сумме фрахта или сумме, кратной сумме фрахта, должен быть решен на конференции полномочных представителей, которая рассмотрит настоящий проект Конвенции.

с) Общая сумма ответственности перевозчика согласно подпунктам а и б настоящего пункта ни в коем случае не превышает предела, установленного согласно подпункту а настоящего пункта для полной потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

2. Для исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи применяются следующие правила:

а) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

б) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само средство транспортировки, это средство транспортировки, если оно не является собственностью перевозчика или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

3. Расчетная единица означает ... 2/

4. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие пределы, предусмотренные в пункте 1.

В. Альтернативный текст статьи 6: Пределы ответственности 3/

1. Ответственность перевозчика согласно положениям статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) расчетных единиц за 1 килограмм веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза.

2. Расчетная единица означает ... 4/

3. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем может быть установлен предел ответственности, превышающий предел, предусмотренный в пункте 1."

2/ Расчетная единица будет определена на Конференции полномочных представителей, которая рассмотрит проект Конвенции.

3/ Если ответственность за задержку в доставке будет ограничена в соответствии с настоящим альтернативным текстом специальным пределом ответственности, пункт 1 настоящего альтернативного текста может быть дополнен пунктами 1b и 1c основного текста статьи 6, изложенного выше. Если это будет сделано, то потребуются внести редакционные изменения в пункт 1 альтернативного текста.

4/ Расчетная единица будет определена на Конференции полномочных представителей, которая рассмотрит проект Конвенции.

"Статья 7. Иски в случае деликта"

Пункт 1 статьи 7

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются в любом иске против перевозчика в отношении потерь, повреждений или задержек в доставке грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, на чем основан этот иск - на договоре или на деликте".

* * *

1. Комитет рассмотрел предложение о включении в конце этого пункта выражения "или на ином основании".

2. В поддержку этого предложения было высказано мнение о том, что (в соответствии с определенными правовыми системами иск против перевозчика может быть основан не только на договоре или на деликте, но и на других основаниях ответственности, например на квазидоговоре. Поэтому желательно расширить сферу действия этого пункта, с тем чтобы охватить иски предъявляемые в связи с такими другими основаниями ответственности. В этой связи также отмечалось, что настоящее название статьи 7, касающееся исключительно "Исков в случае деликта", не отвечает требованиям.

3. После обсуждения Комитет решил:

а) заменить в конце пункта английского варианта текста слова "founded in contract or in tort" (основан этот иск - на договоре или на деликте) выражением "founded in contract, in tort or otherwise" (основан этот иск - на договоре, на деликте или на ином основании), во французском варианте текста заменить слова "sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle" выражением "sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement"; и

б) настоящее название статьи заменить названием "Применение в отношении недоговорных исков".

4. Комитет принял следующий текст:

"Статья 7. Применение в отношении недоговорных исков"

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются в любом иске к перевозчику в отношении потерь, повреждений или задержки в доставке груза, на который распространяется договор перевозки, независимо от того, на чем основан этот иск - на договоре, на деликте или на чем-либо другом.

Пункт 2 статьи 7

2. Если иск возбуждается против служащего или агента перевозчика, такой служащий или агент, доказавший, что он действовал в пределах его служебных обязанностей, имеет право прибегнуть к возражениям ответчика и воспользоваться пределами ответственности, на которые перевозчик может ссылаться согласно настоящей Конвенции".

* * *

5. Комитет рассмотрел предложение о замене слов "служащего или агента перевозчика" выражением "служащих, агентов или других лиц, действующих во исполнение инструкций перевозчика".

6. В поддержку этого предложения указывалось, что слова "служащие, агенты или другие лица, действующие во исполнение инструкций перевозчика", которые предлагается включить в этот пункт, содержатся в пункте 3 статьи 4 проекта Конвенции. Указанный пункт расширил период ответственности перевозчика, определенный в пунктах 1 и 2 статьи 4, путем включения в этот период срока, в течение которого перевозимый груз находится в распоряжении не только перевозчика, но и его служащих, агентов или других лиц, действующих во исполнение его инструкций. Отмечалось, что все такие лица имеют право прибегнуть к возражениям ответчика и воспользоваться пределами ответственности, на которые перевозчик может ссылаться согласно настоящей Конвенции, и что включение предлагаемого выражения приведет к достижению этой цели.

7. После обсуждения Комитет решил не принимать этого предложения на том основании, что:

а) нет причины требовать точного соответствия между категорией лиц, с помощью которых перевозчик может распоряжаться грузом в течение его периода ответственности, и категорией лиц, которые, как и перевозчик, имеют право прибегнуть к возражениям ответчика и воспользоваться пределами ответственности;

б) предлагаемая замена слов приведет к чрезмерному расширению категории лиц, которые, как и перевозчик, имеют право прибегнуть к возражениям ответчика и воспользоваться пределами ответственности, включая, например, независимого участника договора.

8. Комитет решил сохранить существующий текст этого пункта.

"Пункт 3 статьи 7"

3. Общая сумма, причитающаяся к получению с перевозчика и любых лиц, упомянутых в предыдущем пункте, не может превышать пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции".

* * *

9. После обсуждения Комитет принял следующий текст:

"3. Общая сумма, причитающаяся к получению с перевозчика и любых лиц, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи, не превышает пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции".

"Статья 8. Устранение права на ограничение ответственности"

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что ущерб произошел в результате акта или оплошности перевозчика, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возникнет. Служащие или агенты перевозчика также не имеют права на упомянутое ограничение ответственности за ущерб, вызванный в результате акта или оплошности таких служащих или агентов, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возникнет".

* * *

1. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) Внести изменения в данную статью, с тем чтобы, помимо тех случаев, когда в соответствии с первым предложением статьи перевозчик утрачивает право на ограничение ответственности, он также терял право на ограничение ответственности в тех случаях, когда ущерб произошел в результате акта или оплошности служащего или агента перевозчика, действующих в пределах своих служебных обязанностей, и этот акт или оплошность были совершены с намерением или в результате безответственности, как это указано в статье;

б) исключить выражение "или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возникнет";

с) заменить слово "ущерб" выражением "потери, ущерб или задержка" во всех случаях, когда оно встречается в данной статье.

2. В поддержку предложения, изложенного в пункте 1а выше, указывалось, что предлагаемое изменение статьи поставит грузоотправителя в более выгодное положение. В большинстве случаев перевозчики являются не частными лицами, а корпорациями, и такие корпорации всегда действуют через служащих и агентов. Поэтому результатом ограничения случаев, когда перевозчик теряет свое право на ограничение ответственности, случаями, когда акты или оплошность самого перевозчика приводят к ущербу, является то, что ограничение ответственности перевозчика будет исключаться лишь крайне редко. Хотя в соответствии со вторым предложением этой статьи служащие или агенты перевозчика теряют свое право на ограничение ответственности в тех случаях, когда они действуют с намерением или безответственно, как это указывается в статье, грузоотправителю будет весьма трудно определить, в результате действий какого служащего или агента перевозчика был нанесен ущерб; поэтому будет трудно получить компенсацию, не зависящую от предельной суммы, при предъявлении иска против какого-либо служащего или агента перевозчика. Кроме того, для грузоотправителя удобнее возбуждать дело против перевозчика, а не против его служащих или агентов, поскольку более вероятно, что перевозчик имеет средства для выплаты компенсации по решению, вынесенному против него.

Также высказывалось мнение о том, что предлагаемое изменение приведет к согласованию положений этой статьи с положениями об утрате перевозчиком права на ограничение ответственности, содержащиеся в статье 29 Конвенции ДПП и статье 25 Варшавской конвенции 1929 года с поправками, внесенными Гаагским протоколом 1955 года 1/.

3. С другой стороны, указывалось, что имеется ряд соображений в поддержку сохранения ограниченного значения настоящих положений статьи об утрате права на ограничение ответственности. Предельная сумма ответственности перевозчика является одним из наиболее важных факторов, принимаемых во внимание при определении ставки страхования ответственности перевозчика. Чем выше степень уверенности в том, что установленная предельная сумма не может быть превышена, тем легче определить ставки страхования и установить более низкие ставки, которые, в свою очередь, приводят к меньшим транспортным расходам. Если предлагаемое изменение будет принято, то значительно увеличится число случаев, когда перевозчик может утратить свое право на ограничение ответственности, и сюда будут относиться, например, случаи кражи, совершенной служащими или агентами перевозчика. Также отмечалось, что если предлагаемое изменение будет принято, то перевозчик будет вынужден обеспечивать страхование ответственности в отношении новых рисков, переведенных на него, которые ранее обеспечивались грузоотправителем и покрывались страхованием груза, обеспечиваемым грузоотправителем. Поскольку страхование ответственности является более дорогостоящим, чем страхование груза, изменение центра тяжести в страховании приведет к увеличению транспортных расходов. Также отмечалось, что предлагаемое изменение может привести к нежелательному увеличению числа судебных разбирательств, поскольку грузоотправители будут часто пытаться получить от перевозчика неограниченную сумму компенсации, стремясь доказать наличие актов или оплошности служащих или агентов перевозчика, совершенных с намерением или в результате безответственности, как это указано в статье. Далее отмечалось, что, хотя предлагаемое изменение может согласовать положения статьи с соответствующими положениями некоторых транспортных конвенций, настоящие положения статьи 8 находятся в соответствии со статьей 13 Афинской конвенции 1974 года, в то время как статья 24 (2) Гватемальского протокола 2/ к Варшавской конвенции 1929 года содержит еще более точные положения, чем статья 8, поскольку в ней устанавливаются пределы ответственности, которые нельзя превышать, независимо от того, какие обстоятельства приводят к такой ответственности.

1/ Протокол об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года. Гаага, 28 сентября 1955 года.

2/ Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, заключенным в Гааге 28 сентября 1955 года (подписан в Гватемале 8 марта 1971 года).

4. В ответ на замечание о том, что утрата перевозчиком права на ограничение ответственности будет иметь место весьма редко, поскольку трудно будет доказать, что корпоративные перевозчики лично совершили акты или допустили оплошности, предлагалось изменить существующий текст статьи путем включения между первым и вторым предложениями статьи следующей формулировки:

"Для целей настоящей статьи термин "перевозчик" включает любого директора, управляющего или другое лицо, нанятое для управления предприятием перевозчика и наделенное перевозчиком правом принимать решения при условии, что такое лицо действует в пределах своих полномочий".

5. В поддержку предложения, изложенного в пункте 1^b выше, указывалось, что термин "безответственность", который предлагается исключить, в соответствии с определенными правовыми системами может быть истолкован как имеющий то же значение, что и термин "небрежность". Поскольку в соответствии со статьей 5 ответственность перевозчика основывается на небрежности, на практике это может привести к тому, что перевозчик будет терять право на ограничение его ответственности каждый раз, когда он будет нести ответственность. Следует исключить слова "и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возникнет", поскольку сохранение этого выражения также приведет на практике к утрате перевозчиком права на ограничение его ответственности во многих случаях, ибо ему будет весьма трудно доказать, что возможность ущерба выходила за рамки его понимания. С другой стороны, отмечалось, что термин "безответственность" имеет совершенно другое значение, чем "небрежность", и поэтому его следует сохранить. Комитет также рассмотрел предложения о замене всего выражения, которое предлагается опустить, терминами "явная небрежность" или "умышленный проступок".

6. В отношении предложения, изложенного в пункте 1^c выше, было достигнуто общее соглашение о том, что слово "ущерб" следует заменить выражением "потери, ущерб и задержка" во всех случаях, когда это слово встречается в данной статье.

7. После обсуждения Комитет принял следующий текст, отражающий компромисс между теми, кто выступает за неизменное сохранение пределов ответственности в соответствии с Конвенцией, и сторонниками полной ответственности перевозчиков без каких-либо ограничений за преднамеренные или безответственные действия их служащих или агентов:

"Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности"

I. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что потери, повреждения или задержка произошли в результате акта или оплошности, совершенных с намерением причинить такие потери, повреждения или задержку, или в результате безответственности и с пониманием того, что такие потери, повреждения или задержка, вероятно, возникнут, что явилось актом или упущением:

а) самого перевозчика, или

б) служащего перевозчика, помимо капитана или любого члена команды, при обработке груза или обращении с ним в пределах его служебных обязанностей.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеют права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что потери, повреждения или задержка произошли в результате акта или оплошности такого служащего или агента, совершенных с намерением причинить такие потери, повреждения или задержку, или в результате безответственности и с пониманием того, что такие потери, повреждения или задержка, вероятно, возникнут."

8. Представители Польши, Федеративной Республики Германии и Японии высказались против приведенного выше текста статьи 8 и зарезервировали свою позицию. Представитель Федеративной Республики Германии отметил, что в статье должны быть четко определены служащие или агенты перевозчика, о которых идет речь, в различных положениях статьи 8, и заявил, что нынешняя формулировка статьи может привести к возбуждению судебных дел.

"Статья 9. Палубный груз"

Статья 9, пункт 1

"1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем, обычной практике перевозки данных грузов, либо нормам или положениям статутного права."

* * *

1. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) опустить фразу "обычной практике перевозки данных грузов";

б) дополнить фразу "либо нормам или положениям статутного права" ссылкой на правовую систему, к которой принадлежат эти нормы или положения;

в) изменить данный пункт таким образом, чтобы во всех случаях, когда грузы в соответствии с настоящим пунктом перевозятся на палубе, перевозчик должен был включать в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, указания по поводу того, что грузы должны перевозиться на палубе.

2. Предложение, изложенное в пункте 1а выше, обосновывалось тем, что значение выражения "обычная практика" остается неясным. Поэтому будет трудно установить, имел ли перевозчик право перевозить товары на палубе в соответствии с обычной практикой. Нет необходимости сохранять эту фразу, чтобы включить сюда обычную практику, связанную с размещением контейнеров, поскольку большинство выдаваемых при контейнерных перевозках коносаментов или других документов ясно определяют право на перевозку контейнеров на палубе. Против этого предложения выдвигались доводы, согласно которым значение понятия "обычная практика" при морской перевозке не является неясным, и что в действительности в конкретных областях торговли, таких, например, как торговля древесиной, сложилась вполне определенная практика перевозки грузов на палубе. Право размещения контейнеров на палубе также зачастую регулируется исключительно обычной практикой, и сохранение этой фразы имеет для контейнерной перевозки грузов особое значение. После обсуждения этого вопроса Комитет принял решение сохранить эту фразу.

3. В поддержку предложения, изложенного в пункте 1б выше, выдвигались такие основания: при существующей формулировке настоящего пункта правовая система, ссылка на которую должна конкретизировать нормы или положения статутного права, не уточняется, и поэтому на практике невозможно определить, имел ли перевозчик право перевозить груз на палубе в соответствии с нормами или положениями статутного права. Было выдвинуто предложение, согласно которому в данном пункте следует уточнить, что под нормами или положениями статутного права понимаются нормы или положения порта погрузки или право флага судна.

В ответ на это предложение было замечено, что уточнение в настоящем пункте применимых норм или положений статутного права отнюдь не является решением некоторых проблем. Поскольку нормы и положения статутного права разных портов различны и поскольку в соответствии с некоторыми нормами и положениями статутного права перевозчик обязан перевозить некоторые виды грузов в трюмах, может оказаться, что перевозчик, перевозивший грузы на палубе в соответствии с конкретными нормами и положениями статутного права, все же делает это в нарушение законов некоторых портов.

4. В качестве возможного решения вышеупомянутых трудностей эту фразу предлагалось опустить. С другой стороны, отмечалось, что если определение обстоятельств, обусловивших право на перевозку грузов на палубе, будет ограничено путем использования слова "только", то в этом случае ссылка на нормы и положения статутного права, как на источник права на перевозку грузов на палубе, представляется необходимой.

5. После обсуждения Комитет решил предлагаемые изменения не принимать.

6. Предложение, изложенное в пункте 1с выше, обосновывалось тем, что это позволит поставить грузоотправителей, грузополучателей и третьих лиц-держателей коносаментов в известность о том, что грузы перевозятся на палубе. Такая информация уместна, поскольку перевозка грузов на палубе может сказаться на состоянии грузов. С другой стороны, выражалось мнение о том, что нельзя включать указание о перевозке груза на палубе, если эта перевозка не производится в соответствии с документом, подтверждающим договор перевозки. После обсуждения Комитет постановил не принимать это предложение к/.

7. Комитет принял следующий текст:

"Статья 9. Палубный груз"

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычной практике перевозки данных грузов, либо требуется статутными нормами или положениями".

Пункт 2 статьи 9

"2. Если перевозчик и грузоотправитель согласились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик включает в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, указание по этому поводу. При отсутствии подобного указания перевозчик обязан доказать, что соглашение о перевозке груза на палубе было достигнуто; однако перевозчик не имеет права ссылаться на заключение подобного соглашения в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент."

* * *

к/ Данное предложение поддержала делегация СССР, которая зарезервировала свою позицию по принятому Комитетом решению.

- ИЮ -

8. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) изменить данный пункт таким образом, чтобы во всех случаях, когда груз в соответствии с пунктом 1 перевозится на палубе, перевозчик должен был включать в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, указание о том, что грузы перевозятся на палубе;

б) изменить второе предложение этого пункта таким образом, чтобы в нем содержалось требование о том, что в случае, когда грузы перевозились на палубе, но в коносамент или другой, подтверждающий договор перевозки документ указания по этому поводу включено не было, перевозчик обязан доказать, что в соответствии с любым из двух других источников права на перевозку груза на палубе, о которых упоминается в пункте 1 (т.е. с обычной практикой перевозки данных грузов, либо нормами или положениями статутного права) он имел право перевозить груз на палубе.

9. Предложение, изложенное в пункте 8а выше, рассматривалось в связи с предложением, изложенным в пункте 1с выше, в отношении пункта 1 статьи 9 и в поддержку этого предложения, и против него выдвигались такие же доводы, как и в отношении последнего предложения. Мнения в отношении последнего предложения изложены в пункте 6 выше.

10. Предложение, изложенное в пункте 8б выше, обосновывалось тем, что если перевозчик не уведомил о факте перевозки груза на палубе грузоотправителей и грузополучателей или третье лицо-держателя коносамента путем включения в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, указания по этому поводу, то представляется разумным обязать перевозчика доказать, что он имел право перевозить груз на палубе, даже если такое право не вытекает из соглашения с грузоотправителем.

11. После обсуждения Комитет постановил сохранить существующий текст этого пункта.

Пункт 3 статьи 9

"3. В тех случаях, когда груз перевозится на палубе в нарушение положений пункта 1 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке, вызванную исключительно перевозкой груза на палубе, в соответствии с положениями статей 6 и 8. Это положение распространяется на тот случай, когда перевозчик в соответствии с пунктом 2 данной статьи не имеет права ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент".

* * *

I2. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) изъять настоящий пункт, заменив его нижеследующим:

"При наличии разрешения на перевозку грузов на палубе в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, повреждение или задержка в доставке явились следствием каких-либо особых рисков, присущих такой перевозке. Если перевозчик докажет, что в обстоятельствах конкретного случая утрата, повреждение или задержка в доставке могли быть вызваны такими рисками, то предполагается, что утрата, повреждение или задержка в доставке произошли именно по этой причине, если только не будет доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке произошли полностью или частично в результате вины или небрежности перевозчика, его служащих или агентов.";

б) изменить формулировку настоящего пункта, с тем чтобы:

i) уточнить смысл слова "исключительно";

ii) уточнить, что положения статей 6 и 8, в которых устанавливаются пределы ответственности перевозчика, применяются в том случае, когда он перевозил груз на палубе в нарушение положений пункта 1 статьи 9.

I3. Предложение, изложенное в пункте I2а выше, обосновывалось тем, что перевозке грузов на палубе присущи особые риски, такие, например, как повреждение грузов вследствие беспокойного состояния моря, и что в случаях, когда утрата или повреждение явились следствием таких особых рисков, представляется разумным освободить перевозчика от такой ответственности. Комитет отметил, что предлагаемый новый пункт составлен по образцу пункта 5 статьи 5, в соответствии с которым перевозчику обеспечивается защита его прав, если повреждение явилось результатом особых рисков, присущих перевозке живых животных. С другой стороны, отмечалось, что особые риски, присущие перевозке грузов на палубе, далеко не столь велики, сколь риски, присущие перевозке живых животных, и что перевозчик в соответствии с пунктом 1 статьи 5 уже освобождается от ответственности в отношении повреждения, явившегося результатом особых рисков, присущих перевозке грузов на палубе, особо упомянутых в ходе обсуждения, поскольку они подпадают под категорию "vis major". После обсуждения Комитет постановил не принимать данного предложения.

I4. После обсуждения Комитет принял предложение, изложенное в пункте I2b выше, и сохранил пункт 3 статьи 9 в его настоящей формулировке при условии внесения предложенных редакционных изменений.

I5. Комитет принял следующий текст:

"3. В тех случаях, когда груз перевозится на палубе вопреки положениям пункта 1 настоящей статьи или когда перевозчик не может в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи сослаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик, несмотря

несмотря на положения пункта 1 статьи 5, несет ответственность за потери или повреждения груза, а также за задержку в доставке, вызванную исключительно перевозкой груза на палубе, и степень его ответственности определяется в соответствии с положениями статьи 6 или 8 в зависимости от обстоятельств".

Пункт 4 статьи 9

"4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюмах рассматривается как акт или оплошность перевозчика и подпадает под действие положения статьи 8".

* * *

16. Комитет рассмотрел предложение о необходимости изъять настоящий пункт на том основании, что потеря перевозчиком права на ограниченную ответственность представляется слишком серьезным последствием, связанным с перевозкой товаров на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке груза в трюмах. Комитет постановил сохранить существующий текст этого пункта на том основании, что утрата перевозчиком права на ограниченную ответственность является вполне оправданным последствием нарушения такого прямого соглашения.

"Статья 10. Ответственность перевозчика по договору
и фактического перевозчика"

Пункт 1 статьи 10

"1. В тех случаях, когда перевозчик по договору поручил перевозку груза полностью или частично фактическому перевозчику, перевозчик по договору, тем не менее, по-прежнему несет ответственность за перевозку груза в целом в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Перевозчик по договору в отношении перевозки груза, осуществляемой фактическим перевозчиком, несет ответственность за акты или оплошности фактического перевозчика и его служащих и агентов, действующих в рамках их службы".

* * *

1. Комитет рассмотрел этот пункт в связи с

а) предложениями, направленными на разъяснение связи этого пункта со статьей 11, и

б) предложениями об определении термина "фактический перевозчик" в пункте 2 статьи 1.

2. Было отмечено, что различие между обстоятельствами, в которых применяется этот пункт, и обстоятельствами, в которых применяется пункт 1 статьи 11, требует разъяснения. Было отмечено, что пункт 1 статьи 11 применяется лишь в том случае, когда в момент заключения договора с грузоотправителем перевозчик по договору особо указал, что он будет осуществлять лишь часть перевозки и что ее оставшуюся часть будет осуществлять другой перевозчик. Поэтому пункт 1 статьи 10 должен применяться лишь в том случае, когда в момент заключения договора перевозчик особо не указал этого и обязался осуществить всю перевозку, но, тем не менее, поручил осуществление части перевозки другому перевозчику.

3. Было высказано мнение, что объем ответственности перевозчика по договору в соответствии с этим пунктом за акты или оплошности фактического перевозчика и его служащих или агентов будет зависеть от определения термина "фактический перевозчик". В этой связи было также отмечено, что в том случае, когда перевозчик по договору поручил осуществление перевозки другому перевозчику, а последний, в свою очередь, поручил ее еще одному перевозчику, этот третий перевозчик для целей пункта 1 не будет фактическим перевозчиком.

4. Комитет рассмотрел предложения с целью определения термина "фактический перевозчик" и принял определение термина "фактический перевозчик". Это определение и отчет о прениях, которые привели к принятию этого определения, излагаются в настоящем докладе в отчете о прениях Комитета по статье 1 проекта Конвенции (см. пункты 4-5).

5. После принятия нового определения "фактический перевозчик" Комитет сохранил существующий текст этого пункта при условии таких редакционных изменений, которые будут необходимы в связи с новыми определениями терминов "перевозчик" и "фактический перевозчик" в статье 1 проекта конвенции.

6. Комитет принял следующий текст:

"Статья 10. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика"

"1. В тех случаях, когда перевозка груза или часть его поручена фактическому перевозчику, независимо от того, осуществляется ли это в соответствии со свободой действий по договору перевозки или нет, перевозчик тем не менее по-прежнему несет ответственность за перевозку груза в целом в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Перевозчик в отношении перевозки груза, осуществляемой фактическим перевозчиком, несет ответственность за акты или оплошности фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей".

Пункт 2 статьи 10

"2. Фактический перевозчик также несет ответственность в соответствии с положениями настоящей Конвенции за выполняемую им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и второго предложения статьи 8 применимы в случае, если дело возбуждается против служащего или агента фактического перевозчика".

* * *

7. Комитет рассмотрел предложение о том, чтобы слова "выполняемую им" в этом пункте были заменены словами "порученную ему". Это предложение получило поддержку на том основании, что оно желательным образом расширило категорию фактических перевозчиков, на которых ответственность в соответствии с положениями настоящей Конвенции возлагалась пунктом 2. Таким образом, в тех случаях когда последующим перевозчикам поручалось осуществление перевозки, возможно, что при некоторых обстоятельствах истцу будет выгодно возбуждать дело против не осуществляющего перевозку фактического перевозчика, которому такая перевозка была поручена, а не против осуществляющего перевозку фактического перевозчика. Предложенное изменение позволит также истцу возбудить судебное дело против фактического перевозчика, которому была поручена перевозка перевозчиком по договору, когда фактический перевозчик не осуществил перевозку вообще. Против этого предложения были высказаны возражения на том основании, что некоторые положения конвенции не могут должным образом быть применимы к перевозчику, не осуществляющему перевозку, поскольку они уместны лишь в случае осуществления перевозки.

8. После обсуждения Комитет решил не принимать предложенную поправку.

9. Комитет принял следующий текст:

"2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями настоящей Конвенции за выполняемую им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применимы в случае, если иск возбуждается против служащего или агента фактического перевозчика".

Пункт 3 статьи 10

"3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик по договору берет на себя обязательства, не предусмотренные этой Конвенцией или любым документом об отказе от прав, предоставляемых этой Конвенцией, имеет отношение к фактическому перевозчику только в том случае, если оно четко с ним согласовано и оформлено в письменном виде".

* * *

10. Комитет рассмотрел предложение о том, чтобы добавить следующее предложение в конце этого пункта:

"Перевозчик будет, тем не менее, по-прежнему связан обязательствами или отказом, вытекающими из такого специального соглашения".

11. В поддержку этого предложения было отмечено, что это дополнительное предложение разъяснит, что в случаях, когда перевозчик по договору принял на себя особые обязательства, не налагаемые Конвенцией, или отказался от предоставляемых ею прав, и когда он поручил осуществление договора перевозки какому-либо фактическому перевозчику, перевозчик по договору, тем не менее, остается связанным особыми обязательствами или отказом. С другой стороны, было заявлено, что этот результат уже очевиден и при существующей формулировке данного пункта и что поэтому предлагаемое добавление является ненужным. Было также заявлено, что существующая формулировка идентична формулировке пункта 3 статьи 4 Афинской конвенции 1974 года, и поэтому она должна быть сохранена в интересах единообразия.

12. После обсуждения Комитет решил принять предложенную поправку.

13. Комитет принял следующий текст:

"3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик берет на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией или любым документом об отказе от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, затрагивает фактического перевозчика только в том случае, если оно четко с ним согласовано и оформлено в письменной форме. Независимо от согласия фактического перевозчика, перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или документами об отказе, вытекающими из такого специального соглашения" 1/.

1/ Представитель Соединенного Королевства заявил, что, по его мнению, пункт 3 статьи 10 проекта конвенции с внесенными в него поправками имеет такое же действие, как пункт 3 статьи 4 Афинской конвенции 1974 года.

Пункт 4 статьи 10

"4. В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик по договору и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является совместной и раздельной".

* * *

14. Комитет рассмотрел предложение об изменении этого пункта для того, чтобы предусмотреть, что в тех случаях, когда невозможно определить, произошла ли потеря, повреждение или задержка во время перевозки перевозчиком по договору или фактическим перевозчиком, перевозчик по договору и фактический перевозчик должны нести совместную и раздельную ответственность.

15. Это предложение было поддержано на том основании, что часто бывает трудным определить, произошла ли потеря или повреждение во время перевозки перевозчиком по договору или фактическим перевозчиком. В таких обстоятельствах в интересах истца было бы иметь возможность выбора между получением компенсации от перевозчика по договору или от фактического перевозчика. Против этого предложения были высказаны возражения на том основании, что было бы несправедливо расширять ответственность фактических перевозчиков. Фактический перевозчик заключил конкретный договор об осуществлении лишь части перевозки, и на него не должна возлагаться ответственность за потерю или повреждение, которые произошли в течение той части перевозки, которая не осуществлялась им.

16. После обсуждения Комитет решил не принимать это предложение ш/.

17. Комитет принял следующий текст:

"4. В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является совместной и раздельной".

Пункты 5 и 6 статьи 10

"5. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика по договору, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не превышает пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не ущемляет какого-либо права обратного иска перевозчика по договору и фактического перевозчика".

* * *

ш/ Это предложение, внесенной Чехословакией, было поддержано рядом делегаций.

18. После обсуждения Комитет принял следующие тексты:

"5. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не превышает пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не ущемляет какого-либо права обратного иска перевозчика и фактического перевозчика".

"Статья 11. Сквозная перевозка"

Пункты 1 и 2 статьи 11

"1. Если в договоре перевозки предусматривается, что перевозчик по договору осуществляет лишь часть перевозки, предусмотренной в договоре, и что остальная часть договора осуществляется другим лицом, помимо перевозчика по договору, ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи 10.

2. Однако перевозчик по договору может снять с себя ответственность за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика, при условии, что бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке явились следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору".

* * *

I. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) снять пункты 1 и 2 и заменить их следующим пунктом:

"В тех случаях, когда в договоре перевозки прямо предусматривается, что какая-то конкретная часть перевозки, охватываемая договором, осуществляется иным лицом, а не перевозчиком по договору, в договоре может быть также предусмотрено, что, несмотря на положения пункта 1 статьи 10, перевозчик по договору не несет ответственности за потерю, повреждение или задержку в доставке, вызываемые событиями, происходящими во время нахождения грузов в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке были вызваны такими событиями, возлагается на перевозчика по договору".

б) Снять пункты 1 и 2 и заменить следующим пунктом:

"Если в договоре перевозки прямо предусматривается, что определенная часть перевозки, предусматриваемой договором, будет осуществлена конкретно названным лицом, не являющимся перевозчиком по договору, в этом договоре также может быть предусмотрено, что, несмотря на положения пункта 1 статьи 10, перевозчик по договору не будет нести ответственность за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в ходе осуществления такой части перевозки при условии, что в силу передачи перевозчиком своих прав по отношению к фактическому перевозчику или на иных основаниях грузоотправитель или грузополучатель могут предъявить иск непосредственно фактическому перевозчику.

Бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке явились следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору".

с) Снять пункты 1 и 2.

2. В поддержку предложения, о котором говорится в пункте 1а выше, было указано, что цель настоящего предложения состоит как в том, чтобы провести четкое различие между договором перевозки, регулируемым настоящей статьей, и договором, регулируемым статьей 10, так и в том, чтобы защитить в надлежащей мере грузоотправителя и грузополучателя в связи с договором, регулируемым настоящей статьей. Договор, регулируемый настоящей статьей, является договором, когда перевозчик по договору специально соглашается с грузоотправителем осуществить только часть перевозки и принимает на себя ответственность только за ту часть перевозки, которую он согласился осуществить. Остаточная часть перевозки выполняется фактическим перевозчиком, который является единственной стороной, ответственной за часть перевозки, осуществляемую им. Однако перевозчик по договору выписывает единый коносамент, покрывающий всю перевозку. Грузоотправитель получает двойное преимущество в результате такой меры. Во-первых, перевозчик по договору договаривается о перевозке с фактическим перевозчиком, таким образом освобождая грузоотправителя от необходимости договариваться о перевозке. Во-вторых, документарные аккредитивы часто требуют представить по ним единый коносамент, покрывающий всю перевозку. Грузоотправитель или грузополучатель получает защиту в силу требования о том, что во время заключения договора они должны быть уведомлены о том, что перевозчик по договору будет нести ответственность только за определенную часть перевозки. Кроме того, в целях избежания ответственности за потери или ущерб, имевшие место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика, перевозчик по договору должен нести бремя доказывания того, что потери или ущерб имели место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика.

3. В ходе обсуждений было высказано мнение о том, что предлагаемый текст не защищает в достаточной мере права грузоотправителя в отношениях с перевозчиком по договору и фактическим перевозчиком. Поскольку грузоотправитель не состоит в договорных отношениях с фактическим перевозчиком, у него не будет средств правовой защиты в тех случаях, когда перевозчик по договору исключил свою ответственность, доказав, что потеря или ущерб имели место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика. Кроме того, некоторые фактические перевозчики являются предприятиями, не имеющими значительных активов, и грузоотправитель не сможет возместить убытки у них; поэтому право перевозчика по договору исключать свою ответственность желательно ограничить рамками более узкими, чем в соответствии с этим предложением. Также было отмечено, что сквозной коносамент будет лишен своей главной ценности, если перевозчику по договору разрешено выписывать сквозной коносамент, но освобождать себя от всей ответственности за потерю или ущерб, причиненный грузу, когда он находился в руках фактического перевозчика. Было высказано

предложение о том, что можно соответствующим образом сформулировать правило на основе положений статьи 30 Варшавской конвенции 1929 года, в соответствии с которой грузоотправитель может получать компенсацию от первого перевозчика, грузополучатель — от последнего перевозчика и в соответствии с которой либо грузоотправитель, либо грузополучатель могут в любом случае получать компенсацию от перевозчика, в ведении которого находился груз, когда произошла потеря, ущерб или задержка в доставке.

4. Предложение, изложенное в пункте 1b выше, было представлено Комитету в ответ на отмечавшуюся выше критику в адрес предложения, изложенного выше в пункте 1a. В соответствии со вторым предложением перевозчик по договору может исключать свою ответственность только в том случае, если грузоотправитель или грузополучатель могут предъявить иск прямо фактическому перевозчику. Поэтому грузоотправитель или грузополучатель может в любом случае потери или ущерба предъявлять иск либо перевозчику по договору, либо фактическому перевозчику. Против второго предложения были выдвинуты возражения на том основании, что может быть неясность в отношении того, когда грузоотправитель или грузополучатель могут предъявить иск непосредственно фактическому перевозчику. Таким образом грузоотправитель всегда может возбудить иск против фактического перевозчика, однако иск может быть не удовлетворен по причине отсутствия юрисдикции. Такая неясность в значении термина "могут" может в свою очередь привести к неясности в распределении ответственности между перевозчиком по договору и фактическим перевозчиком. Также было выражено мнение о том, что попытка предоставить грузоотправителю права против фактического перевозчика посредством положения, содержащегося в этом предложении, является ненужной, поскольку грузоотправитель, очевидно, имеет уже такие права в силу пункта 2 статьи 10. Кроме того, выдвигалось возражение о том, что слова "конкретно названным" в третьей строке предложения могут создать трудность в применении этого пункта, поскольку во время заключения договора перевозчик по договору может не знать наименования фактического перевозчика, т.е. он может лишь знать, что перевозка будет осуществляться судном конференции.

5. В поддержку предложения, содержащегося в пункте 1c выше, было отмечено, что статья II является чрезмерной, поскольку этот конкретный вид договора перевозки, регулировать которой она предназначена, не нуждается в специальном регулировании. Обязательства перевозчика по договору в соответствии с таким видом договора заключаются в транспортировке груза в части перевозки и в действиях в качестве агента при организации остающейся части перевозки. Поэтому перевозчик по договору может надлежащим образом выписать коносамент или другой транспортный документ только в отношении перевозки, которую он обязуется выполнить. Фактический перевозчик в свою очередь выписывает отдельный коносамент или другой транспортный документ на перевозку, осуществляемую им. Возражения против этого предложения о снятии данной статьи основывались на той точке зрения, которая отмечалась в пункте 2 выше, что существует коммерческая необходимость в едином сквозном коносаменте, покрывающем всю

перевозку. Также отмечалось, что, если нет положения, подобного тому, которое содержится в статье 11 и позволяет перевозчикам по договору исключать их ответственность за потери или ущерб, имевшие место в ходе перевозки, перевозчики будут отказываться выписывать сквозной коносамент, тем самым причиняя неудобства для грузоотправителей.

6. После обсуждения Комитет принял следующий текст:

"Статья 11. Сквозная перевозка"

1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, по которым в договоре перевозки четко предусматривается, что определенная часть перевозки, предусмотренной в договоре, осуществляется названным лицом, помимо перевозчика, в договоре может также предусматриваться, что перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке явились следствием подобных обстоятельств, возлагается на перевозчика.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10 за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в его ведении".

"ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ"

Статья 12. Общее правило

Грузоотправитель не несет ответственности за потерю или ущерб, понесенный перевозчиком, фактическим перевозчиком или судном, если такая потеря или такой ущерб не были результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов".

* * *

1. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) добавить в данную статью следующий пункт в качестве нового пункта 2.

"2. Если груз не затребован грузополучателем в течение разумного срока после дачи ему уведомления о прибытии груза, грузоотправитель по просьбе перевозчика дает перевозчику указание об освобождении от груза. Если грузоотправитель в течение разумного срока не дает такого указания, перевозчик может продать или иным образом освободиться от груза, и грузоотправитель продолжает нести ответственность за любые убытки, ущерб или расходы, которые нельзя было возместить за счет выручки от реализации груза".

б) Добавить в эту статью слова "его служащих или агентов" после слова "грузоотправитель", и добавить слова "или просрочку" после слова "ущерб".

2. Предложение, содержащееся в пункте Ia выше, было поддержано на том основании, что неостребование груза грузополучателем в месте назначения часто является источником трудностей для перевозчика. Хотя существуют национальные законы, регулирующие права перевозчика в таких обстоятельствах, было бы предпочтительно согласовать национальные законы посредством включения прямого положения в Конвенции. Против этого предложения были выдвинуты возражения на том основании, что расхождения в различных национальных законодательствах или трудности в применении национальных законов не настолько серьезны, чтобы оправдать включение специального положения в Конвенцию. После обсуждения Комитет отклонил это предложение.

3. В отношении предложения, содержащегося в пункте Ib выше, Комитет постановил не включать слова "или просрочку", как это было предложено, поскольку на практике перевозчик редко терпит убытки из-за просрочки грузоотправителя. Однако Комитет одобрил включение слов "его служащих или агентов", как представляющих собой важное видоизменение статьи, поскольку статья будет вследствие этого также охватывать ответственность служащих и агентов грузоотправителя.

4. Комитет принял следующий текст:

"ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

Статья I2. Общее правило

Грузоотправитель не несет ответственности за потерю, понесенную перевозчиком или фактическим перевозчиком, или ущерб, понесенный судном, если такая потеря или такой ущерб не были результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такую потерю или ущерб, если эта потеря или ущерб не были результатом его ошибки или небрежности".

Статья I3. Особые правила об опасных грузах

Пункт I статьи I3

"1. Когда грузоотправитель передает перевозчику опасные грузы, он информирует перевозчика о характере грузов и указывает, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель маркирует, когда это возможно, или обозначает удобным образом такие грузы как опасные".

* * *

1. Комитет рассмотрел следующие предложения:

- а) добавить слова "или фактическому перевозчику" после слова "перевозчику" в каждом из двух случаев, когда слово "перевозчику" встречается в данном пункте;
- б) исключить слова "если необходимо";
- с) исключить слова "когда это возможно".

2. Предложение, отмеченное в пункте 1а выше, было поддержано на том основании, что в некоторых случаях грузоотправитель может непосредственно передавать грузы опасного характера фактическому перевозчику. В этих случаях необходимо, чтобы грузоотправитель информировал фактического перевозчика о характере грузов и указывал, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять. Однако этот пункт в существующей формулировке не предусматривает, чтобы грузоотправитель предоставлял фактическому перевозчику такую информацию или указание. По общему мнению, данное предложение явилось полезным, и после обсуждения оно было принято Комитетом.

3. Предложение исключить слова "если необходимо" было поддержано на том основании, что в случае перевозки грузов опасного характера грузоотправитель всегда обязан информировать перевозчика по договору или фактического перевозчика о характере опасности и мерах предосторожности, которые следует принять. С другой стороны было выражено мнение, что в некоторых случаях перевозчик уже может знать о характере опасности и мерах предосторожности, которые следует принять, и что в этом случае грузоотправителю нет необходимости отмечать это, как, например, в случаях, когда перевозчик уже ранее осуществлял перевозки обычных взрывчатых веществ и опасных грузов, в отношении которых он уже получил соответствующие указания от грузоотправителя.

4. Комитет отметил, что Рабочая группа ЮНКТАД по международному законодательству в области перевозок, предложила вновь отредактировать данный пункт, сохранив слова "если необходимо", но отнес их лишь к выражению "меры предосторожности, которые следует принять".

5. После обсуждения Комитет постановил сохранить эти слова, однако отредактировать данный пункт в соответствии с предложением, внесенным Рабочей группой ЮНКТАД.

6. Предложение исключить слова "когда это возможно" было поддержано на основании того, что обозначение грузов, как имеющих опасный характер возможно практически в любом случае. Если определение грузов как опасных невозможно, то суд или арбитраж признает эту невозможность и снимет с грузоотправителя обвинение в том, что он не произвел маркировку или обозначение груза. Если данные слова будут сохранены, то это создаст неопределенность в отношении обязанности грузоотправителя маркировать или обозначать грузы. Против этого

предложения были выдвинуты возражения, которые мотивировались тем, что маркировку или обозначение некоторых грузов, таких как насыпной, навалочный или наливной груз, произвести невозможно, и что слова "когда это возможно" учитывают эти случаи. После обсуждения Комитет постановил исключить слова "когда это возможно".

7. Комитет также постановил заменить в английском тексте слово "hands" словами "hands over" и изъять это первое предложение из пункта 1 статьи I3 и поместить его в пункте 2.

8. Комитет принял следующий текст:

"Статья I3. Особые правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель маркирует или обозначает удобным образом опасный груз как опасный."

Пункт 2 статьи I3

"2. Опасные грузы могут быть в любое время выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком, как того требуют обстоятельства, без выплаты им компенсации в тех случаях, когда он их принял, не зная о их природе и характере. В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их природе и характере, грузоотправитель несет ответственность за весь ущерб и все расходы, прямо или косвенно вытекающие из такой отправки или являющиеся ее результатом".

* * *

9. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) добавить слова "или фактическим перевозчиком" после слова "перевозчиком" в двух случаях, когда это последнее слово встречается в данном пункте;

б) добавить слова "или о мерах предосторожности, которые следует принять" после слова "характере" во втором предложении данного пункта, а также добавить слово "опасном" перед словом "характере" в двух случаях, когда это слово встречается в данном пункте;

с) заменить выражения "зная об их природе и характере" и "осведомлен об их природе и характере" в первом и втором предложениях данного пункта на выражение "располагая располагает информацией, предусмотренной в пункте 1 этой статьи";

д) исключить слова "прямо или косвенно" во втором предложении этой статьи.

10. Предложение, указанное выше в пункте 9а, было поддержано на том основании, что:

а) желательно, чтобы не только перевозчик по договору, но и фактический перевозчик имели право в соответствии с пунктом 2 проекта конвенции выгружать, уничтожать или обезвреживать опасные грузы в соответствии с условиями, перечисленными в первом предложении этого пункта; и

б) желательно, чтобы грузоотправитель нес ответственность, в том объеме, который определен во втором предложении пункта 2 проекта Конвенции, также и в случае, если фактический перевозчик, осуществляя перевозку опасных грузов, не знает о их природе и характере.

11. В отношении целесообразности предоставления фактическому перевозчику права, определенного в первом предложении пункта 2 статьи I3, имелось общее согласие о том, что:

а) фактическому перевозчику следует предоставлять такое право в тех случаях, когда груз передается грузоотправителем непосредственно фактическому перевозчику и когда грузоотправитель предоставляет фактическому перевозчику информацию, требуемую в соответствии с пунктом I;

б) фактическому перевозчику следует предоставлять такое право, если грузоотправитель передал груз перевозчику по договору и предоставил перевозчику по договору информацию, требуемую в соответствии с пунктом I, однако перевозчик по договору в свою очередь не предоставил эту информацию фактическому перевозчику при передаче груза последнему.

I2. В отношении возможного возложения на грузоотправителя в интересах фактического перевозчика ответственности, определенной во втором предложении пункта 2 статьи I3, в тех случаях, когда при перевозке грузов фактический перевозчик не осведомлен об их природе и характере, имелось общее согласие о том, что такую ответственность следует возлагать лишь в некоторых случаях, когда фактическому перевозчику предоставляется право выгружать, уничтожать или обезвреживать груз, например, когда груз передается грузоотправителем непосредственно фактическому перевозчику и когда грузоотправитель не предоставил фактическому перевозчику информацию, требуемую в соответствии с пунктом I.

I3. Комитет также согласился с тем, что даже в случаях, когда грузоотправитель не предоставил информации, требуемой в соответствии с пунктом 1 статьи I3, целесообразно исключить право перевозчиков по договору и фактических перевозчиков выгружать, уничтожать или обезвреживать опасные грузы и исключить ответственность грузоотправителя, который отгрузил опасные грузы при следующих условиях:

а) если в момент передачи грузоотправителем груза перевозчику по договору или фактическому перевозчику такой перевозчик сам знал об опасном характере груза;

б) если в тех случаях, когда грузоотправитель не передал груз перевозчику по договору или фактическому перевозчику, но ответственность за этот груз иным путем перешла на перевозчика или фактического перевозчика, такой перевозчик в момент взятия на себя ответственности за груз был осведомлен об опасном характере груза.

Комитет решил внести в пункт 2 редакционные изменения в соответствии с этими решениями.

14. Предложения, указанные в пунктах 9^b и 9^c, были поддержаны на том основании, что предлагаемые изменения приведут к согласованию формулировки пункта 2 с соответствующей формулировкой пункта 1. Отмечалось, что, хотя в соответствии с пунктом 1 грузоотправитель должен "информировать перевозчика о характере грузов и указывать, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности", положение в отношении отсутствия информации, что в соответствии с первым предложением пункта 2 дает перевозчику право выгружать, уничтожать, обезвреживать груз и возлагает согласно второму предложению пункта 2 ответственность на грузоотправителя, было определено в пункте 2 в отношении грузов, передаваемых перевозчику, который "не осведомлен об их природе и характере". была достигнута широкая договоренность о том, что целесообразно согласовать формулировки пунктов 1 и 2.

15. Предложение об исключении слов "прямо или косвенно" было поддержано на том основании, что эти слова не являются необходимыми, поскольку их исключение не изменит значения предложения, в котором они содержатся. После обсуждения Комитет решил принять это предложение.

16. Комитет принял следующий текст:

"2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель информирует его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не делает этого, а такой перевозчик или фактический перевозчик иным образом не знает о его опасном характере,

а) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за все убытки, возникшие в результате перевозки такого груза, и

б) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без выплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время перевозки оно взяло груз под свою ответственность, зная о его опасном характере".

Пункт 3 статьи 13

"3. Тем не менее если такой опасный груз, перевозимый при осведомленности о его природе и характере, становится опасным для судна или груза, то он может быть таким же образом выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком, как этого требуют обстоятельства, без выплаты компенсации, за исключением общей аварии, если таковая имела место."

* * *

17. Указывалось, что этот пункт может привести к неблагоприятному результату в следующем случае: хотя грузоотправитель предоставил перевозчику, которому он передал груз, информацию, требуемую в соответствии с пунктом 1 данной статьи, перевозчик может, однако, проявить небрежность при обработке груза, в результате чего он становится действительно опасным для судна или груза и поэтому должен быть выгружен, уничтожен или обезврежен. В таком случае неправильно исключать выплату компенсации перевозчиком грузоотправителю. В ответ на это мнение указывалось, что перевозчик, проявивший небрежность, должен выплатить компенсацию в соответствии с положениями об ответственности в статье 5.

18. Также отмечалось, что при внесении утвержденных Комитетом изменений в пункты 1 и 2 следует учитывать в этом пункте случаи, когда грузоотправитель предоставляет перевозчику, которому он передал груз, информацию, требуемую в соответствии с пунктом 1 данной статьи, однако этот перевозчик не предоставил эту информацию второму перевозчику, которому он передал груз. Если в результате непредоставления такой информации груз стал действительно опасным для судна и груза, находящегося в распоряжении второго перевозчика, и поэтому он должен быть выгружен, уничтожен или обезврежен этим вторым перевозчиком, то неясно, имеет ли грузоотправитель право предъявлять иск кому-либо из двух перевозчиков. С другой стороны, указывалось, что передача груза первым перевозчиком второму перевозчику без предоставления информации будет представлять собой небрежность со стороны первого перевозчика и что поэтому первый перевозчик будет нести ответственность в соответствии с положениями статьи 5.

19. После обсуждения Комитет решил изменить формулировку данного пункта в свете изменений, принятых в отношении пунктов 1 и 2, указать в этом пункте, что исключение ответственности на основании данного пункта зависит от действия положений статьи 5 Конвенции, касающихся ответственности и изменить его нумерацию на пункт 4.

20. Комитет принял следующий текст:

"4. Если, в случаях, когда положения подпункта b пункта 2 настоящей статьи неприменимы и не могут быть использованы, опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без выплаты компенсации, за исключением тех случаев, когда предусмотрено обязательство в отношении участия в покрытии общих убытков от аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5".

"ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья I4. Выдача коносамента

Пункты 1 и 2 статьи I4

"1. Когда груз поступает под ответственность перевозчика по договору или фактического перевозчика, перевозчик по договору должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент, содержащий, среди прочего, сведения, упомянутые в статье I5.

2. Коносамент может быть подписан лицом, которому перевозчик по договору предоставил на это полномочия. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика по договору".

* * *

1. После обсуждения Комитет принял существо пунктов 1 и 2 при условии внесения любых редакционных изменений, которые могут потребоваться до согласования этих пунктов с формулировкой других статей, принятых Комитетом

2. По рекомендации Рабочей группы Комитет решил включить в эту статью в качестве нового пункта 3 текст, взятый из первоначального текста подпункта 1.1 статьи I5, в котором говорится, что подпись на коносаменте "может быть поставлена от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символа или с помощью особых механических или электронных средств", если это не противоречит законам страны, в которой выдается коносамент.

3. После обсуждения Комитет принял следующий текст:

"ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья I4. Выдача коносамента

1. Когда груз поступает под ответственность перевозчика или фактического перевозчика, перевозчик по требованию грузоотправителя выдает грузоотправителю коносамент.

2. Коносамент может быть подписан лицом, располагающим полномочиями, предоставленными перевозчиком. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.

3. Подпись на коносаменте может быть поставлена от руки, напечатан в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символа или с помощью любых механических или электронных средств, если это не противоречит законам страны, в которой выдается коносамент".

"Статья 15. Содержание коносамента"

Пункт 1 (вступительный текст)

"1. В коносаменте, в частности, должны быть указаны следующие данные:"

* * *

1. После обсуждения Комитет постановил оставить настоящую формулировку вступительного текста к пункту 1.

2. Комитет отметил, что ни в Брюссельской конвенции 1924 года, ни в пункте 1 статьи 15 проекта конвенции не содержится запрещения относительно сохранения с помощью систем электронной или автоматической обработки данных, перечня данных, которые согласно данному пункту должны включаться в коносамент.

3. Один представитель сделал оговорку в отношении перечня данных, которые согласно данному пункту должны содержаться в коносаменте, и заявил, что содержание коносамента должно определяться на основании торговой практики.

Подпункт а пункта 1

"а) общий характер грузов; основную маркировку, необходимую для идентификации груза; число мест или предметов и весь груз или его количество, выраженное иначе; все эти данные указываются в коносаменте так, как они даны грузоотправителем;"

* * *

4. Комитет рассмотрел вопрос о желательности сохранения содержащегося в подпункте а требования о том, что перевозчик указывает в коносаменте как число мест или предметов, так и вес груза, как они указаны грузоотправителем.

5. Было выражено мнение, что перевозчик должен лишь быть обязан включать в коносамент либо число мест или предметов, либо вес груза. Перевозчики зачастую не имеют разумной возможности проверять вес груза, и в подобных случаях они будут вынуждены отмечать в коносаменте свои оговорки в соответствии с пунктом 1 статьи 16. Оговорка относительно веса груза, занесенная в коносамент, может означать, что коносамент является "нечистым" для целей товарного аккредитива.

6. Однако в ответ на это отмечалось, что как число мест, так и вес груза, которые охватываются коносаментом, являются важными пунктами информации для держателей коносамента и для финансирующих банков. Также отмечалось, что согласно Единообразным обычаям и практике в отношении документарных аккредитивов (версия 1974 года) Международной торговой палаты пункт "неизвестно" не сделает коносамент "нечистым" для целей финансирования.

7. Отмечалось, что вес является одним из двойственных критериев, которые были приняты Комитетом для формулирования в статье 6 ограничения денежной ответственности перевозчика. Обязательное указание в коносаменте веса груза было бы полезным в том случае, когда возникает необходимость в определении пределов ответственности перевозчика за потерю или повреждение груза.

8. После обсуждения Комитет постановил сохранить подпункт a пункта 1.

Подпункт b пункта 1

"b) внешнее состояние груза;"

* * *

9. Комитет рассмотрел вопрос о желательности добавления фразы "или его упаковки" в конец подпункта b, с тем чтобы пояснить, что в случае упакованных грузов перевозчик обязан лишь отмечать внешнее состояние упаковки.

10. Комитет отметил, что согласно содержащемуся в пункте 4 статьи 1 определению понятия "грузы" термин "грузы" также охватывает упаковку грузов, и постановил, что, учитывая это, нет необходимости в добавлении фразы "или его упаковки" в текст подпункта b.

11. Было сделано предложение о том, что подпункт b должен лишь предусматривать указание того, что груз или его упаковка не находятся в хорошем внешнем состоянии, учитывая тот факт, что в пункте 2 статьи 16 предусматривается, что предполагается, что груз был в хорошем внешнем состоянии, если внешнее состояние груза не отмечено в коносаменте.

12. Комитет высказал мнение, что необходимо сохранить настоящую формулировку подпункта b, в котором говорится о необходимости указания в коносаменте внешнего состояния груза. В этой связи Комитет отметил, что в Брюссельской конвенции 1924 года содержится то же требование и что на практике это не приводило к появлению каких-либо проблем.

Подпункты c-g пункта 1

"c) наименование и основное предприятие перевозчика;

d) наименование грузоотправителя;

e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

f) порт погрузки согласно договору перевозки и дата принятия груза перевозчиком в порту погрузки;

g) порт выгрузки по договору перевозки;"

* * *

13. После обсуждения Комитет постановил сохранить настоящую формулировку подпунктов c, d, e, f и g пункта 1.

Подпункт h пункта 1

"h) число оригиналов коносамента;"

* * *

14. Комитет постановил сохранить подпункт h, пояснив при этом, что число оригиналов коносамента должно упоминаться в коносаменте лишь в том случае, если имеется более одного оригинала.

15. Комитет принял следующий текст:

"h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;"

Подпункт i пункта 1

"i) место выдачи коносамента;"

* * *

16. После обсуждения Комитет постановил сохранить настоящую формулировку подпункта i.

Подпункт j пункта 1

"j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени; подпись может быть поставлена от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символа или с помощью любых механических или электронных средств, если это допускается законом страны, где был выдан коносамент;"

* * *

17. Комитет отметил, что в ряде стран пока не существует каких-либо законодательных или судебных заключений относительно подписания документов с помощью механических или электронных средств. Поэтому он постановил сохранить существо подпункта j, но разъяснить смысл заключительной фразы, изменив ее следующим образом: "... если это не противоречит законам страны, в которой выдается коносамент". Комитет решил также поместить текст, указывающий допустимые методы подписания, в новый пункт 3 статьи 14.

18. Комитет принял следующий текст:

"j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;"

Подпункты k и l пункта 1

"k) фрахт в размере, уплачиваемом грузополучателем, или другое указание на то, что фрахт оплачивается им; и

l) заявление, упомянутое в пункте 3 статьи 23;"

* * *

19. После обсуждения Комитет постановил сохранить нынешнюю формулировку подпунктов к и 1 пункта 1.

20. Один из представителей зарезервировал свою позицию в отношении подпункта 1.

Рассмотрение предлагаемых добавлений к перечню требуемых данных, содержащемуся в пункте 1 статьи 15

а) Перевозка груза на палубе

21. Был рассмотрен вопрос о желательности включения требования о том, чтобы коносамент содержал соответствующее указание в тех случаях, когда перевозчик уполномочивается перевозить груз на палубе. Было отмечено, что по экономическим и финансовым причинам осведомленность о факте перевозки груза на палубе имеет большое значение для грузоотправителей и грузополучателей.

22. Было указано, что во время принятия перевозчиком груза, в особенности если груз помещен в контейнеры, которые могут перевозиться либо на палубе, либо в трюме, перевозчик может еще не знать, будет ли данный груз перевозиться на палубе.

23. По мнению Комитета, коносамент должен содержать соответствующее примечание в тех случаях, когда перевозчик уполномочивается на перевозку груза на палубе, и постановил соответствующим образом изменить пункт 1.

24. Комитет принял следующий новый подпункт ш:

"ш) заявление, если оно применимо, о том, что грузы перевозятся или могут перевозиться на палубе".

б) Перевозка груза в контейнерах

25. Комитет рассмотрел предложение о включении в пункт 1 статьи 15 требования о том, чтобы коносамент содержал соответствующее указание, если данный груз должен перевозиться в контейнерах.

26. Комитет не поддержал это предложение на том основании, что из определения термина "груз", содержащегося в пункте 4 статьи 1, вполне ясно, что термин "груз" включает в себя также контейнер или аналогичное средство транспортировки, в которое помещен данный груз.

Пункт 2

"2. После того как груз погружен на борт, перевозчик, если того требует грузоотправитель, выдает грузоотправителю "бортовой" коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, указывается, что груз находится на борту определенного судна или судов,

а также дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или другой товарораспорядительный документ, касающийся любого из таких грузов, то, по просьбе перевозчика, грузоотправитель возвращает такой документ в обмен на "бортовой" коносамент. Перевозчик может внести исправления в любой ранее выданный документ, с тем чтобы удовлетворить требование грузоотправителя в отношении "бортового" коносамента, если после исправления в такой документ будут включены все данные, которые должны содержаться в "бортовом" коносаменте".

27. После обсуждения Комитет постановил сохранить нынешнюю формулировку пункта 2.

* * *

Пункт 3

"3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на действительность коносамента."

28. Комитет рассматривал пункт 3 в связи со следующими вопросами:

- а) вопрос об исключении пункта 3;
- б) желательность выбора из данных, требуемых в соответствии с пунктом 1 статьи 15, тех данных, которые являются необходимыми для транспортного документа, чтобы он считался коносаментом;
- с) вопрос о санкциях за опущение каких-либо данных, требуемых в соответствии с пунктом 1 статьи 15.

29. В поддержку предложения об исключении пункта 3 указывалось, что вопрос о юридической действительности какого-либо конкретного транспортного документа как коносамента следует разрешать в соответствии с применимым национальным правом. Кроме того, вопрос о том, является ли данный транспортный документ экономически приемлемым, относится к международной коммерческой практике. После обсуждения этого вопроса Комитет постановил сохранить существо пункта 3 на том основании, что он служит полезной цели разъяснения того положения, что коносамент как таковой не является в обязательном порядке недействительным по той лишь причине, что он не содержит всех данных, требуемых в соответствии с пунктом 1 статьи 1

30. Комитет рассмотрел вопрос о желательности определения среди данных, требуемых в соответствии с пунктом 1 статьи 15, тех элементов, которые следует в обязательном порядке включать в документ, для того чтобы этот документ считался коносаментом. Указывалось, что этот вопрос был предметом тщательного обсуждения в Рабочей группе ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок и что Рабочая группа одобрила нынешнюю формулировку пункта 3, поскольку не было достигнуто консенсуса относительно того, что следует считать этими элементами. После обсуждения этого вопроса Комитет постановил не определять в пункте 3 такие обязательные элементы.

31. Комитет постановил добавить к тексту пункта 3 положение, в котором бы разъяснялось, что опущение в коносаменте каких-либо требуемых данных не оказывает воздействия на действительность коносамента при условии, что данный документ в отношении содержащихся в нем данных подпадает под определение термина "коносамент", содержащееся в пункте 6 статьи 1 данного проекта конвенции.

32. Комитет рассмотрел предложение о применении в качестве санкции за опущение в коносаменте каких-либо требуемых данных снятия ограничения ответственности перевозчиков, предусмотренного в статье 6. Комитет не принял это предложение на том основании, что такого рода санкция была бы слишком строгой, поскольку она не проводит различия между данными, которые могли быть опущены и что в любом случае данное предложение представляет собой существенный отход от системы ограничения ответственности перевозчиков, установленной в соответствии со статьями 6 и 8.

33. Комитет принял следующий текст:

"3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на юридический характер документа как коносамента, при условии, что он тем не менее удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 6 статьи 1."

Пункт 1 статьи I6

"1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основной маркировки, числа мест или предметов, веса груза или его количества, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи "бортового" коносамента - погруженному грузу, и если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или другое такое лицо делает специальную отметку об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, или об отсутствии разумной возможности проверки".

* * *

1. Комитет рассмотрел:

а) вопрос о целесообразности сохранения положения, требующего, чтобы перевозчик "делал специальную отметку" на коносаменте о причинах, на основании которых он знает или подозревает, что определенные данные о коносаменте не точно соответствуют грузу, или об отсутствии разумной возможности проверки этих данных; и

б) вопрос о том, требует ли выражение "разумная возможность проверки", чтобы перевозчик вскрывал опломбированные контейнеры в целях проверки данных о содержащемся в них грузе.

2. Предлагалось заменить содержащееся в пункте 1 статьи I6 положение, требующее, чтобы перевозчик "делал специальную отметку" на коносаменте о причинах, на основании которых он знает или подозревает, что определенные данные в коносаменте не точно соответствуют грузу, или об отсутствии разумной возможности проверки этих данных, положением, в соответствии с которым перевозчик в таких случаях должен лишь включать в коносамент оговорку и не обязан излагать причины, на основании которых эта оговорка выдвигается. Согласно одному аналогичному предложению перевозчик может заносить в коносамент свою оговорку и затем подробно изложить ее основания в отдельном документе. В поддержку вышеуказанных предложений об изменении пункта 1 высказывались следующие соображения:

а) положение, требующее "делать специальную отметку" на коносаменте об основаниях оговорок, противоречит существующей практике, создаст трудности для перевозчиков и в значительной степени замедлит процесс погрузки;

б) у служащих и агентов перевозчика, в ведении которых находится груз, не имеется ни времени, ни необходимого опыта для компетентного изложения причин оговорок с юридической точки зрения;

с) положение, требующее подробного изложения обоснований оговорок в коносаменте, будет часто приводить к возбуждению судебных разбирательств.

3. Однако в ответ на это высказывалось мнение, что содержащееся в пункте 1 положение, требующее, чтобы в коносаменте для придания оговорке юридической силы конкретно указывались причины оговорки, должно быть сохранено по следующим причинам:

а) настоящий текст пункта 1 имеет своей целью защитить грузо-получателя и другие третьи стороны от частых необоснованных оговорок, которые могут вноситься в коносамент, в том плане, что содержащиеся в коносаменте данные нельзя было в разумной степени проверить;

б) это требование может обеспечиваться на практике путем отиска на коносаменте штампа, в котором кратко излагаются основания оговорки;

с) это требование имеет целью гарантировать рыночную стоимость коносамента путем обеспечения того, что груз будет точно соответствовать описанию.

4. После обсуждения Комитет постановил сохранить в пункте 1 положение, требующее, чтобы для придания оговорке юридической силы на коносаменте указывалась не только сама оговорка, но и основания конкретной оговорки.

5. Было рассмотрено предложение относительно того, чтобы в пункте 1 ясно указывалось, что, хотя перевозчик, выдающий коносамент, имеет право вносить в коносамент оговорки, предусмотренные в соответствии с этим пунктом, перевозчик не обязан вносить такие оговорки. Указывалось, что пункт 1, независимо от того, предусматривает ли он, что перевозчики "делают" или "могут делать" специальную отметку о своих оговорках, имеет небольшое практическое значение в свете пункта 3 статьи I6, в соответствии с которым перевозчики в отношении третьих сторон, действующих добросовестно, связаны описанием груза в коносаменте и могут полагаться лишь на оговорки, которые допускаются согласно пункту 1 этой статьи и которые перевозчики действительно надлежащим образом внесли в коносамент. Комитет постановил сохранить в пункте 1 положение, требующее, чтобы перевозчики "делали" специальную отметку об оговорках с целью подчеркнуть, что перевозчики должны вносить в коносамент все оговорки, которые допускаются в соответствии с пунктом 1 статьи I6.

6. Комитет рассмотрел вопрос о целесообразности внесения в пункт 1 положения, поясняющего, что выражение "разумная возможность проверки" не требует вскрытия опломбированных контейнеров. После обсуждения Комитет решил не включать в пункт 1 такое положение, поскольку настоящий текст, требующий лишь обеспечения разумной возможности проверки, достаточен для того, чтобы охватывать специальные случаи опломбированных контейнеров, и поскольку могут быть выдвинуты противоположные доводы при конкретном упоминании в пункте 1 лишь случаев

с опломбированными контейнерами без указания других случаев, например, часто встречающегося случая, когда вес груза не может быть проверен в течение разумного времени.

7. Однако Комитет отметил, что положение "разумная возможность проверки" не требует вскрытия опломбированных контейнеров для проверки данных о содержащемся в таких контейнерах грузе.

8. Комитет принял следующий текст:

"Статья I6. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основной маркировки, числа мест или предметов, веса груза или его количества, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи "бортового" коносамента - погруженному грузу, или если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или другое такое лицо включает в коносамент условие, оговаривающее эти неточности, основания для сомнений или отсутствие разумной возможности проверки".

Пункт 2 статьи I6

"2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не отражает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее".

* * *

9. После обсуждения Комитет постановил сохранить пункт 2 в его настоящей формулировке.

Пункт 3 статьи I6

"3. За исключением данных, в отношении которых и в рамках которых была внесена оговорка, предусмотренная в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи:

а) коносамент является доказательством *prima facie* приемки, а в случае выдачи "бортового" коносамента - погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

б) доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полностью полагается на содержащееся в нем описание груза".

* * *

10. Комитет рассмотрел мнение о том, что фраза "включая любого грузополучателя в подпункте b является ненужной и что ее следует исключить. Однако Комитет принял решение сохранить эту фразу на том основании, что в некоторых национальных правовых системах неясно, рассматривается ли грузополучатель в качестве третьей стороны, которой передается коносамент.

11. Было рассмотрено предложение о целесообразности добавления в подпункт b пункта 3 положения, ограничивающего обстоятельства, при которых перевозчик сможет полагаться на оговорку, которую он включил в коносамент, имея разумные основания подозревать неточность каких-либо данных, содержащихся в коносаменте. Было предложено, чтобы перевозчику не было разрешено основываться на такой оговорке в случаях, когда, используя имеющиеся разумные возможности проверки, он мог убедиться в том, что какие-либо упомянутые данные действительно являются неточными. Было указано, что это положение направлено на обеспечение того, чтобы перевозчики всегда пользовались имеющимися разумными средствами проверки груза и тем самым обеспечивали защиту третьих сторон, которые добросовестно полагаются на описание грузов в коносаменте.

12. После обсуждения Комитет решил не принимать вышеупомянутое предложение на том основании, что пункт 1 уже требует от перевозчика использовать все разумные возможности проверки, которыми он располагает, и что третьим сторонам будет очень сложно доказать, что перевозчик "должен был бы знать", если бы он использовал разумные возможности проверки груза.

13. Комитет решил сохранить существующую формулировку пункта 3.

Пункт 4 статьи 16

"4. Коносамент, в котором не указан фрахт, как предусмотрено в подпункте k пункта 1 статьи 15, или не имеется иного указания на то, что фрахт подлежит оплате грузополучателем, является доказательством *prima facie* того, что фрахт не оплачивается грузополучателем. Однако доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полагается на отсутствие в коносаменте любого такого указания".

* * *

14. Был рассмотрен вопрос о том, следует ли сохранить пункт 4, в котором излагаются правовые последствия, возникающие в том случае, если в коносаменте не указано, что фрахт подлежит оплате грузополучателем по доставке груза.

15. Было высказано мнение, что пункт 4 следует исключить, поскольку обычно в договорах морской перевозки грузов предусматривается, что фрахт или часть фрахта оплачивается лишь после завершения перевозки

груза. Согласно другому мнению пункт 4 следует сохранить на том основании, что он предоставляет грузополучателям и другим третьим сторонам необходимую защиту от возложения на них уплаты фрахта, когда об этом нет указания в коносаменте.

16. После обсуждения Комитет согласился с тем, что существо пункта 4 статьи 16 следует сохранить.

17. Комитет рассмотрел предложение расширить сферу действия пункта 4, с тем, чтобы охватить также правовые последствия, возникающие в том случае, если в коносаменте не указано, что плата за простой, имевший место в порту погрузки, оплачивается грузополучателем. Было указано, что плату за простой следует рассматривать таким же образом, как и фрахт, и что поэтому грузополучатели должны нести материальную ответственность за уплату штрафа за простой лишь в том случае, если в коносаменте содержалось должное указание.

18. Согласно другому мнению пункт 4 не следует распространять на случай простоя, так как такое изменение пункта приведет к задержке выдачи коносаментов, поскольку перевозчики не будут выдавать их до тех пор, пока они не выяснят вопрос, имел ли место простой судна в порту погрузки.

19. После обсуждения Комитет принял решение расширить сферу действия пункта 4, с тем чтобы охватить правовые последствия, возникающие в том случае, если в коносаменте не указано, что либо фрахт, либо простой оплачивается грузополучателем.

20. Комитет принял следующий текст:

"4. Коносамент, в котором не указан фрахт, как предусмотрено в подпункте k пункта 1 статьи 15, или не имеется иного указания на то, что фрахт подлежит оплате грузополучателем, или не указан простой в порту погрузки, оплачиваемый грузополучателем, является доказательством *prima facie* того, что фрахт или такой простой не оплачивается грузополучателем. Однако доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полагается на отсутствие в коносаменте любого такого указания".

"Статья I7. Гарантии грузоотправителя"

Пункт 1 статьи I7

"1. Считается, что грузоотправитель гарантировал точность представленных им перевозчику для включения в коносамент данных относительно общего характера груза, его маркировки, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель обязан возместить перевозчику все убытки, явившиеся результатом неточного указания этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом".

* * *

1. Комитет принял текст данной статьи, заменив во втором предложении английского текста слова *inaccrancies of such particulars* словами *inaccrancies in such particulars* и внося редакционные изменения, необходимые для согласования ее формулировок с формулировками, принятыми в других статьях.

2. Комитет принял следующий текст:

"Статья I7. Гарантии грузоотправителя"

1. Считается, что грузоотправитель гарантировал точность представленных им перевозчику для включения в коносамент данных относительно общего характера груза, его маркировки, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель обязан возместить перевозчику все убытки, явившиеся результатом неточного указания этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом".

Пункты 2, 3 и 4 статьи I7

"2. Любое гарантийное письмо или соглашение, согласно которому грузоотправитель берет на себя обязательство по возмещению перевозчику всех убытков в силу коносамента, выданного перевозчиком, либо лицом, действующим от его имени, без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, и внешнего состояния груза, должно считаться недействительным и не имеющим силы в отношении какой-либо третьей стороны, включая любого грузополучателя, которому был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение должно считаться действительным также в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, опуская оговорку, о которой говорится в пункте 2 настоящей статьи, не намеревается обмануть третью сторону, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в коносаменте. Если в таком случае опущенная оговорка касается конкретных данных, предоставляемых грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения убытков в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предоставляемым настоящей Конвенцией, за любые убытки, понесенные третьей стороной, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в выданном коносаменте".

* * *

3. Комитет рассмотрел предложение о том, чтобы снять пункт 2, 3 и 4.

4. В поддержку исключения этих пунктов были приведены следующие доводы:

а) Сохранение этих пунктов привело бы к увеличению числа "нечистых" коносаментов, выдаваемых перевозчиками. Согласно существующим правовым нормам перевозчик может на основе гарантийного письма, выданного грузоотправителем, опустить какую-либо оговорку в коносаменте, если имеется какое-либо незначительное несоответствие между грузами и представленными грузоотправителем данными об этих грузах. Однако, если возникла неопределенность в отношении действительности гарантийных писем, в таких случаях перевозчик всегда сделает оговорку. В этом случае банк не акцептует коносамент под документарный аккредитив.

б) Выдача перевозчиком "чистого" коносамента в обмен на гарантийное письмо, выданное грузоотправителем, является такой мерой, которая всегда осуществляется по инициативе грузоотправителя в интересах грузоотправителя. В тех случаях, когда выдача "чистого" коносамента является при этих обстоятельствах обманом, стороной, главным образом ответственной за этот обман и извлекающей из него выгоду, будет грузоотправитель. Однако при объявлении гарантийного письма, не действительным в случае обмана, грузоотправитель окажется в лучшем положении, чем перевозчик.

с) Попытки использовать Конвенцию для регулирования соглашений между грузоотправителями и перевозчиками относительно выдачи перевозчиками "чистых" коносаментов будут означать выход за рамки сферы ее действия. Такие соглашения всегда регулировались

применимыми нормами национального права, которые контролируют возможные злоупотребления, являющиеся результатом таких соглашений. В этой связи было отмечено, что в ряде стран такие соглашения регулируются национальным правом.

а) Пункты 2, 3 и 4 проекта Конвенции в какой-то степени приводят к международному признанию такой практики, в которой заложены возможности для злоупотреблений, и будут противоречить положениям национального права, которые в настоящее время препятствуют возможным злоупотреблениям.

5. В поддержку сохранения этих пунктов были приведены следующие доводы:

а) Положения пункта 2 лишь делают недействительными "чистые" коносаменты, выданные на основе гарантийных писем, когда перевозчик, опуская какую-либо оговорку, намерен обмануть третью сторону. В той ограниченной степени, в которой эти положения служат препятствием существующим правовым нормам и практике, они являются желательными.

б) В некоторых национальных законодательствах уже имеются положения, аналогичные положениям, содержащимся в пунктах 2, 3 и 4. Наличие таких положений не привело к частой выдаче перевозчиками "нечистых" коносаментов. Поэтому опасения, выраженные относительно того, что содержащиеся в этих пунктах положения приведут к увеличению числа выдаваемых "нечистых" коносаментов, являются необоснованными.

с) Другие положения проекта конвенции регулируют отношения между перевозчиком и грузоотправителем. Поэтому мнение о том, что регулирование соглашений между грузоотправителем и перевозчиком о выдаче "чистых" коносаментов не входит в сферу действия проекта конвенции, не имеет под собой достаточных оснований.

а) Если этот вопрос будет регулироваться применимыми нормами национального права, это не решит часто встречающейся трудности при решении вопроса о том, какое национальное право является применимым. Кроме того, положения национального права в различных странах, по-видимому, различны, и поэтому желательно унифицировать их в положениях Конвенции.

6. После обсуждения Комитет решил сохранять эти пункты а.

7. Комитет принял следующий текст:

"2. Любое гарантийное письмо или соглашение, согласно которому грузоотправитель берет на себя обязательство по

n/ Государства, выступающие в поддержку исключения этих пунктов, составляют меньшинство в Комитете, однако их число является значительным. Делегация Японии и ряд других делегаций зарезервировали свои позиции в отношении пунктов 2, 3 и 4 статьи I7.

возмещению перевозчику всех убытков в силу коносамента, выданного перевозчиком, либо лицом, действующим от его имени, без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, и внешнего состояния груза, должно считаться недействительным и не имеющим силы в отношении какой-либо третьей стороны, включая любого грузополучателя, которому был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение должно считаться действительным также в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, опуская оговорку, о которой говорится в пункте 2 настоящей статьи, не намеревается обмануть третью сторону, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте. Если в последнем случае опущенная оговорка касается конкретных данных, предоставляемых грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения убытков в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае преднамеренного обмана, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предоставляемым настоящей Конвенцией, за любые убытки, понесенные третьей стороной, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в выданном коносаменте".

Статья 18. Другие документы, помимо коносамента

"Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки, такой документ является доказательством *prima facie* приемки перевозчиком груза, описанного в нем".

* * *

1. Комитет рассмотрел следующие предложения:

a) заменить настоящий текст статьи следующим:

"Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки и получение или принятие груза, такой документ является доказательством *prima facie* принятия перевозчиком грузов, описанных в нем".

b) заменить настоящий текст статьи следующим:

"Когда перевозчик по просьбе грузоотправителя выдает документ, помимо коносамента, такой документ является доказательством *prima facie* принятия перевозчиком грузов, описанных в нем".

c) дополнить данную статью положениями, регулирующими следующие вопросы, касающиеся других документов, помимо коносамента:

- i) обязательство перевозчика доставить груз в порт назначения;
- ii) сохранение грузоотправителем права распоряжаться грузом до тех пор, пока он не доставлен в порт назначения;
- iii) последствия наличия в документе ссылки на другие условия, регулирующие перевозку грузов.

2. Предложение, содержащееся в пункте 1a, выдвигалось на том основании, что договор перевозки зачастую заключается до того, как перевозчик принимает груз, о котором говорится в договоре. Таким образом, выдача другого документа, помимо коносамента, подтверждающего договор перевозки, не должна, как это имеет место в соответствии с настоящей статьей, рассматриваться как свидетельство принятия грузов, перечисленных в этом документе. С другой стороны, в соответствии с предлагаемым текстом такой документ станет доказательством *prima facie* принятия перевозчиком грузов, описанных в нем, только в случае, когда перевозчик выдает документ, подтверждающий как договор перевозки, так и получение или прием грузов.

3. Сохранение текста в его настоящей форме было поддержано на том основании, что во многих случаях заключение договора и принятие грузов перевозчиком осуществляется одновременно. Если перевозчик не принял грузы во время выдачи документа, подтверждающего данный договор, то в соответствии с настоящим текстом перевозчик может

доказать, что он, фактически, не принимал грузов, о которых говорится в документе, поскольку настоящий текст создает лишь опровержимую презумпцию. Более того, в предложенном тексте документ, подтверждающий получение или принятие грузов, рассматривается как доказательство *prima facie* принятия грузов, описанных выше. Ввиду того, что получение или прием грузов равносильно принятию грузов, то создание презумпции в отношении принятия является ненужным, если сам документ подтверждает получение или прием грузов.

4. Относительно предложения, содержащегося в пункте 1b выше, было отмечено, что предлагаемый текст ограничивает действие презумпции принятия груза лишь случаем, когда документ, подтверждающий договор перевозки, выдается "по просьбе грузоотправителя". По общему мнению, такое ограничение является нежелательным, поскольку перевозчики зачастую выдают такие документы независимо от наличия просьбы грузоотправителей.

5. Предложение, отмеченное в пункте 1c выше, было выдвинуто на том основании, что другие документы, помимо коносамента, подтверждающие договоры перевозки грузов морем, используются все шире и что желательно урегулировать в проекте конвенции некоторые основные права и обязанности перевозчика и грузоотправителя в соответствии с этими документами. Против этого предложения высказывались аргументы, согласно которым надлежащее урегулирование таких прав и обязанностей потребовало бы разработки подробных положений, в то время как разработка таких подробных положений выходит за сферу действия данной конвенции.

6. После обсуждения Комитет не принял ни одного из предложений, о которых говорится в пункте 1, и сохранил текст данной статьи в его настоящем виде.

"ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке

Пункт 1 статьи 19

"1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее момента передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством *prima facie* доставки груза перевозчиком в хорошем состоянии и в соответствии с описанием в перевозочном документе, если таковой имеется".

* * *

1. Комитет рассмотрел следующие предложения:

- а) опустить слова "с указанием" и заменить их словом "или";
- б) добавить слова "или такое другое лицо, уполномоченное на получение груза" после слова "грузополучатель" в каждом из двух случаев, когда это слово встречается в данном пункте;
- с) добавить слова "его служащие или агенты" после слова "перевозчик";
- д) перед словами "такая передача является" добавить слова "или в случае, когда такое уведомление было сделано устно, если перевозчику не будет предоставлено письменное подтверждение в течение 24 часов после устного уведомления";
- е) опустить слова "в письменной форме".

2. В поддержку предложения, о котором говорится в пункте 1а выше, было отмечено, что включение слов "с указанием" налагает на грузополучателя обязательство предоставлять, в дополнение к уведомлению о потерях или повреждениях, подробное описание общего характера потерь или повреждений. Ввиду того, что это обязательство налагает на грузополучателя излишнее бремя, было бы более предпочтительно опустить слова "с указанием" и сделать предоставление подробного описания необязательным. Однако, по общему мнению, указание общего характера потерь или повреждений не является весьма обременительным делом для грузополучателя и оно необходимо для предоставления перевозчику уведомления о характере иска, который может быть предъявлен ему. После обсуждения Комитет не принял этого предложения.

3. В поддержку предложения, изложенного в пункте 1б выше, указывалось, что грузополучатель будет часто получать груз через лиц, уполномоченных получать груз от его имени. Поэтому желательно предоставить таким другим лицам право представлять уведомление о потерях или повреждениях при получении ими груза. В отношении этого

предложения высказывались возражения на том основании, что в результате принятия предлагаемого добавления будет требоваться, чтобы лицо, уполномоченное получать груз в целях избежать действия презумпции, содержащейся во второй части пункта, представляло уведомление не позднее момента получения им груза. Такое требование будет несправедливо по отношению к грузополучателю, поскольку во многих случаях только сам грузополучатель может обнаружить потери или повреждения и указать их общий характер. Также указывалось, что, поскольку в соответствии с пунктом 3 статьи 4 в понятие "грузополучатель" включаются служащие, агенты или другие лица, действующие во исполнение инструкций грузополучателя, предлагаемое добавление не является необходимым. После обсуждения Комитет решил не принимать этого предложения.

4. В поддержку предложения, изложенного в пункте 1с выше, указывалось, что грузополучателю будет выгодно, если ему будет предоставлено право направлять уведомление перевозчику или его служащим или агентам. В отношении этого предложения высказывались возражения на том основании, что если уведомление может быть направлено любому служащему или агенту перевозчика, то это создаст для перевозчика значительные практические трудности. В этой связи отмечалось, что в применимом законодательстве или практике будет конкретно указано, что уведомление может быть представлено на законных основаниях перевозчику через определенные категории служащих или агентов. После обсуждения Комитет решил не принимать этого предложения.

5. В поддержку предложения, изложенного в пункте 1d выше, указывалось, что, хотя в целях определенности немедленное представление письменного уведомления о потерях или повреждениях является желательным, было бы приемлемым и письменное уведомление со стороны грузополучателя в течение 24 часов после передачи ему груза, при условии, что от грузополучателя будет требоваться немедленное устное уведомление о потерях или повреждениях. Против этого предложения высказывались возражения на том основании, что требование о немедленном устном уведомлении приведет к неопределенности и возбуждению судебных дел, поскольку зачастую грузополучатели будут утверждать, а перевозчики отрицать факт представления немедленного устного уведомления о потерях или повреждениях. Было отмечено, что пункт 1 статьи 19 не устанавливает временного предела, а лишь включает опровержимую презумпцию относительно внешнего состояния груза после его доставки. После обсуждения Комитет решил не принимать этого предложения.

6. Предложение об изъятии слов "в письменной форме" поддерживалось на том основании, что грузополучатель может видеть, действительно ли потери или повреждения в отношении груза имели место лишь после передачи ему такого груза. Поэтому ему трудно представить письменное уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь и повреждений не позднее момента передачи ему груза, как это требуется в пункте. В отношении этого предложения высказывались возражения на том основании, что письменное уведомление является очевидным доказательством как факта представления уведомления, так и общего характера потерь или повреждений, в отношении

которых направляется уведомление. С другой стороны, можно легко оспорить как факт представления устного уведомления, так и содержание такого уведомления. В ходе обсуждения вышеупомянутого предложения было высказано предположение, что вышеуказанные трудности, возникающие из настоящего текста и предполагаемых изменений, можно преодолеть, сохранив требование о представлении уведомления в письменной форме, но разрешив грузополучателю представлять такое уведомление не позднее чем через 24 часа после передачи ему груза. Комитет постановил принять это предложение и внести соответствующие изменения в текст пункта о/.

7. Комитет принял следующий текст:

"ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья I9. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке

"1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством *prima facie* доставки перевозчиком груза в соответствии с описанием в перевозочном документе или, если такой документ не выдан, в хорошем состоянии".

Пункт 2 статьи I9

"2. Если потери или повреждения являются скрытыми, уведомление в письменной форме должно представляться не позднее 10 дней после совершения доставки, исключая день доставки".

* * *

8. Комитет рассмотрел предложение об увеличении 10-дневного срока, указанного в этом пункте, до 15 дней, которое было представлено на том основании, что 10-дневный срок может быть недостаточным для представления уведомления, когда потери или повреждения являются скрытыми. С другой стороны, высказывалось мнение о том, что 10-дневный срок является достаточным. После обсуждения Комитет постановил изменить этот пункт путем замены 10-дневного срока на 15-дневный срок.

9. Комитет также решил согласовать содержащееся в пункте выражение "совершение доставки" и слово "передача", используемое в пунктах 1 и 5 статьи I9.

10. Комитет принял следующий текст:

"2. Если потери или повреждения являются скрытыми, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не было представлено в течение 15 дней, следующих за днем передачи груза грузополучателю".

о/ Представитель Японии зарезервировал свою позицию в отношении пункта 1 статьи I9 и подтвердил, что он отдает предпочтение формулировке, содержащейся в пункте 1d выше.

Пункт 3 статьи 19

"3. Уведомление в письменной форме не представляется, если состояние груза во время его доставки было предметом совместного осмотра или инспекции". * * *

11. После обсуждения Комитет одобрил существо этого пункта при условии внесения определенных редакционных изменений и принял следующий текст:

"3. Если состояние груза во время его передачи было предметом совместного осмотра или инспекции сторон, уведомление в письменной форме о потерях или повреждениях, установленных во время такого осмотра или инспекции, не представляется".

Пункт 4 статьи 19

"4. В случае каких-либо фактических или ожидаемых потерь или повреждений перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все необходимые средства для инспекции и учета груза".

* * *

12. После обсуждения Комитет сохранил существующую формулировку этого пункта.

Пункт 5 статьи 19

"5. За задержку доставки не выплачивается никакой компенсации, если только уведомление в письменной форме не было направлено перевозчику в течение 21 дня со времени передачи груза грузополучателю".

* * *

13. Комитет рассмотрел предложение о включении в конце этого пункта выражения "или доставки иным образом в соответствии с пунктом 2 статьи 4". В поддержку этого предложения указывалось, что в соответствии с пунктом 2 статьи 4 перевозчик перестает отвечать за груз не только когда он доставляет груз путем его передачи грузополучателю (статья 4 (2a), но и когда он доставляет груз иным образом, определенным в статье 4 (2b) или 4 (2c). Поэтому целесообразно, чтобы 21-дневный срок для представления уведомления начинался с момента доставки груза любым из трех способов, определенных в статье 4 (2). В отношении этого предложения высказывались возражения, согласно которым только грузополучатель после передачи ему груза в состоянии определить, действительно ли имела место задержка в доставке. После обсуждения Комитет решил не принимать этого предложения.

14. Комитет принял предложение добавить слова "после дня" за словами "21 дня" и принял следующий текст:

"5. За задержку доставки не выплачивается никакой компенсации, если только уведомление в письменной форме не было направлено перевозчику в течение 21 дня после дня передачи груза грузополучателю".

Пункт 6 статьи I9

"6. Если груз был доставлен фактическим перевозчиком, любое уведомление, согласно настоящей статье, представленное фактическому перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было представлено перевозчику по договору".

* * *

I5. Комитет рассмотрел предложение об изменении этого пункта в целях включения в него положения, согласно которому уведомление, представленное в соответствии со статьей I9 перевозчику по договору, должно иметь ту же силу, как если бы оно было представлено фактическому перевозчику, который доставил груз. После обсуждения Комитет принял это предложение.

I6. Комитет принял следующий текст:

"6. Если груз был доставлен фактическим перевозчиком, любое уведомление, согласно настоящей статье, представленное фактическому перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было представлено перевозчику, и любое уведомление, представленное перевозчику, также имеет силу, как если бы оно было представлено такому фактическому перевозчику".

"Статья 20. Исковая давность"

Пункт 1 статьи 20 (вступительная формулировка)

1. Перевозчик освобождается от всякой ответственности, касающейся перевозки в соответствии с этой Конвенцией, если судебное или арбитражное разбирательство не начинается в течение одного года двух лет:".

* * *

1. При рассмотрении вступительной формулировки пункта 1 внимание было уделено следующим вопросам:

- а) сроку исковой давности, предусмотренному в данной статье; и
- б) желательной сфере применения этой статьи в отношении видов исков и истцов.

2. После обсуждения Комитет постановил, что срок исковой давности, предусматриваемый в этой статье, должен составлять два года.

3. Что касается желательной сферы применения статьи 20, было выдвинуто предложение о необходимости расширения этой сферы, с тем чтобы охватить все иски о возмещении убытков, связанных с перевозкой в соответствии с этой Конвенцией, включая не только иски грузоотправителей или грузополучателей против перевозчиков, но также и иски перевозчиков против грузоотправителей или грузополучателей. Отмечалось, что такой же срок давности должен применяться по отношению ко всем искам, вытекающим из этой Конвенции, и что, например, в статьях 12 и 13 предусмотрены иски перевозчиков против грузоотправителей.

4. По мнению других, сферу применения статьи 20 следует ограничить исками против перевозчиков в связи с потерей или повреждением груза, а срок исковой давности для других видов исков, вытекающих из договоров перевозок, охватываемых положениями этой Конвенции, должен определяться в соответствии с применимым национальным правом.

5. Рассмотрев этот вопрос, Комитет постановил, что статья 20, касающаяся срока исковой давности в соответствии с проектом конвенции, должна применяться ко всем искам о возмещении убытков, касающихся перевозки, в соответствии с проектом конвенции, включая иски перевозчиков против грузоотправителей или грузополучателей.

6. Комитет пришел к соглашению о том, что вступительная формулировка к пункту 1 должна быть выделена в отдельный пункт, устанавливающий срок исковой давности в соответствии с проектом конвенции, и что подпункты а и б настоящего пункта 1 должны составлять пункт 2, касающийся начала исчисления периода исковой давности. Было указано, что такие же изменения были приняты в отношении статьи 16 Афинской конвенции 1974 года.

7. В качестве пункта 1 этой статьи Комитет принял следующий текст:

"Статья 20

1. Любой иск за убытки 1/ в связи с перевозкой до настоящей Конвенции имеет временный предел, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение периода в два года."

Подпункты а и б пункта 1 статьи 20

"а) в случае частичной потери груза или его повреждения, или просрочки в доставке, с последнего дня, когда перевозчик доставил какие-либо товары согласно договору;

б) во всех остальных случаях с девяностого дня после принятия груза перевозчиком к перевозке или, если он не сделал этого, подписания договора".

* * *

8. После обсуждения Комитет постановил сохранить существо подпункта а, но уточнить его применение в случаях постепенной, частичной доставки груза в соответствии с договором перевозки, предусмотренным в проекте конвенции. Было указано, что подпункт а был направлен на установление срока исковой давности для всех исков, вытекающих из обстоятельств, при которых в соответствии с договором перевозки осуществлялась полная или частичная доставка груза.

9. Комитет пришел к соглашению о том, что подпункт б устанавливает срок исковой давности для всех исков, вытекающих из обстоятельств, при которых доставка груза не была осуществлена в соответствии с договором перевозки. Однако в целях изменения положений подпункта б были представлены следующие предложения:

- i) уточнить, что груз от грузоотправителя может приниматься к перевозке перевозчиком или фактическим перевозчиком;
- ii) предусмотреть, что если перевозчик не смог принять груз к перевозке, то срок исковой давности начинается "на следующий день после последнего дня, когда грузоотправитель мог потребовать от перевозчика принятия груза к перевозке в соответствии с договором перевозки";
- iii) предусмотреть, что для всех исков, охватываемых положениями подпункта б, т.е. независимо от того, принял перевозчик груз к перевозке или нет, срок исковой давности начинает исчисляться "с последнего дня, когда должна была быть осуществлена доставка груза".

10. Комитетом было достигнуто общее соглашение о том, что положение подпункта б, в соответствии с которым в некоторых случаях начало срока исковой давности зависит от "времени подписания договора", является неудовлетворительным, поскольку время подписания договора перевозки не обязательно отражается на сроках выполнения этого договора и поскольку существует вероятность возникновения исков в соответствии с договором.

1/ Рабочая группа считает, что эти слова могут быть исключены.

11. Комитетом был рассмотрен случай, когда перевозчик не смог доставить груз в течение длительного времени, не неся, однако, ответственности за "задержку в доставке" согласно пункту 2 статьи 5, так как он предпринимал все разумные шаги для осуществления доставки, например, случай, когда суда были вынуждены оставаться в Суэцком канале в течение нескольких лет в результате закрытия канала. Отмечалось, что согласно настоящей формулировке подпункта б и в соответствии с упомянутыми в пункте 9 выше предложениями, за исключением последнего, об изменении подпункта б грузополучатель в таком случае будет вынужден считать груз утраченным согласно пункту 3 статьи 5 и требовать возмещения полной утраты даже в том случае, если грузополучатель знает, что груз не утерян и не подвержен порче. В противном случае, если грузополучатель не предъявил иск о возмещении полной утраты и если груз затем был доставлен ему в поврежденном состоянии после двух лет, время предъявления им иска истечет. В целях решения такой проблемы было внесено предложение о том, чтобы в подпункте б предусматривалось, что в отношении исков, подпадающих под положения этого подпункта, срок исковой давности должен исчисляться "с последнего дня, когда должна была быть осуществлена доставка груза".

12. В ответ на это было указано, что положения пункта 3 статьи 5, позволяющие считать груз утраченным после 60 дней после срока доставки, вместе с двухлетним сроком исковой давности, предусмотренным в статье 20, являются достаточными для защиты интересов истцов.

13. После обсуждения Комитет постановил, что по существу, в подпункте б должно быть указано, что в отношении исков, к которым применим этот подпункт, срок исковой давности начинает исчисляться "с последнего дня, когда должна была быть осуществлена доставка груза".

Предлагаемое дополнение к пункту 1

14. Комитет рассмотрел вопрос о целесообразности включения особого положения, конкретно касающегося начала срока исковой давности в отношении исков против грузоотправителей или грузополучателей согласно данной конвенции. Было внесено предложение о том, чтобы срок исковой давности в отношении исков против грузоотправителей или грузополучателей начинал исчисляться с "запланированной даты доставки".

15. В ответ на это было указано, что такое особое положение не является необходимым, поскольку общие правила в подпунктах а и б пункта 1 предусматривают соответствующую дату начала срока исковой давности, применяемую в отношении исков против грузоотправителей или грузополучателей. Далее было указано, что предлагаемый термин "запланированная дата доставки" является расплывчатым и что не все договоры перевозки уточняют "запланированную дату доставки".

16. После обсуждения Комитет постановил не включать в эту статью особое правило в отношении начала срока исчисления исковой давности для исков против грузоотправителей или грузополучателей согласно данной конвенции.

17. Комитет объединил существо подпунктов а и б в единый пункт и принял следующий текст в качестве пункта 2 этой статьи:

"2. Исчисление срока исковой давности начинается в день, когда перевозчик доставил груз или часть груза или, в случаях, если груз не был доставлен, в последний день, когда груз должен быть доставлен."

Пункт 2 статьи 20

"2. День, когда начинается исчисление срока давности, не включается в этот срок".

* * *

18. Комитет рассмотрел, но не поддержал предложение об изменении формулировки этого пункта с тем, чтобы она соответствовала тексту статьи 28 Конвенции о сроке давности в международной купле-продаже. Комитет согласился с тем, что нет необходимости вносить в проект конвенции сложные положения, касающиеся исчисления срока давности.

19. Комитет сохранил текст этого пункта, но изменил его нумерацию на пункт 3.

Пункт 3 статьи 20

"3. Срок исковой давности может быть продлен путем заявления перевозчика или путем соглашения между сторонами после возникновения основания для возбуждения иска. Заявление или соглашение должны быть в письменной форме".

* * *

20. После обсуждения Комитет решил сохранить существо этого пункта.

21. Однако было принято решение о необходимости подготовить новую формулировку этого пункта, приняв во внимание, что сфера применения статьи 20 распространяется на все иски в отношении ущерба, связанные с перевозкой в соответствии с конвенцией, а также формулировку пункта 2 статьи 22 Конвенции о сроке давности в международной купле-продаже.

22. Комитет принял следующий текст в качестве пункта 4 этой статьи:

"4. Лицо, против которого возбуждается иск, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления истцу. Это заявление может быть возобновлено."

Пункт 4 статьи 20

"4. Положения пунктов 1, 2 и 3 настоящей статьи распространяются соответственно на всякую ответственность фактического перевозчика или каких-либо служащих или агентов перевозчика или фактического перевозчика".

* * *

23. После обсуждения Комитет решил опустить пункт 4 как излишний в свете расширения сферы применения статьи 20.

Пункт 5 статьи 20

"5. Иск о возмещении ущерба, предъявляемый третьей стороне, может быть подан даже по истечении срока давности, как это предусматривается в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение времени, определенного постановлением суда, занимающегося данным делом. Однако определенное судом время должно быть не менее девяноста дней, начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела".

* * *

24. После обсуждения Комитет решил сохранить существо пункта 5, но пересмотреть его формулировку в свете расширения сферы применения статьи 20 и появления возможного противоречия между другими международными соглашениями и положениями этого пункта.

25. Комитет принял следующий текст:

"5. Иск о возмещении ущерба, предъявляемый должнику, может быть подан даже по истечении срока давности, как это предусматривается в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение времени, определенного законом государства, в котором было начато судебное разбирательство. Однако определенное время должно быть не менее девяноста дней, начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела".

Предложенное добавление к статье 20

26. Был рассмотрен вопрос о целесообразности добавления пункта к статье 20, в котором предусматривалось бы, что при условии соблюдения положений этой статьи закон суда регулирует продление срока давности и в случае мщения или непреодолимых обстоятельств, приостановление действия этого срока и исчисление этого срока.

27. Было указано, что предлагаемый пункт предназначен для того, чтобы сократить число таких случаев, когда закон о юрисдикции, в рамках которого установлены процедуры, мог бы применяться для продления двухлетнего срока давности, определенного в соответствии со статьей 20.

28. После обсуждения Комитет высказался против включения предлагаемого пункта, поскольку в различных национальных правовых системах основания для продления, перерыва или приостановления срока давности в значительной степени отличаются друг от друга. Отмечалось также, что в ряде национальных правовых систем давности (ограничение сроков) по искам рассматривается как часть материального, а не процедурного права.

"Статья 21. Юрисдикция"

1. При судебном разбирательстве, возникающем из договора перевозки, истец по своему выбору может предъявить иск в договаривающемся государстве, из территории которого находится:

- а) основное предприятие или, при отсутствии такового, обычное местопребывание ответчика; или
- б) место заключения договора при условии, что ответчик располагает на этой территории предприятием, отделением или агентством, через посредство которого был заключен договор; или
- с) порт погрузки; или
- д) порт разгрузки; или
- е) место, указанное в договоре перевозки.

2. а) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где перевозившее груз судно может оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства. Однако в таком случае по ходатайству ответчика истец должен перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого иска; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу истца по этому иску;

б) все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом в месте ареста.

3. Никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пунктах 1 и 2 настоящей статьи. Предыдущие положения не препятствуют осуществлению юрисдикции договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. а) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не может быть возбужден, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором иск был предъявлен первым, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое судопроизводство;

б) для целей настоящей статьи возбуждение мер по приведению в исполнение судебного решения не рассматривается как предъявление нового иска;

с) для цели настоящей статьи передача иска в другой суд в пределах той же страны не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место возможного предъявления иска истцом".

* * *

Статья в целом

1. Комитет рассмотрел предложение исключить всю статью.

2. Предложение об исключении статьи было поддержано на основании следующего:

а) Пункт 1 статьи дает истцу право предъявлять иск по своему выбору в каком-либо одном из нескольких судов. Хотя это право предоставлено любому истцу, будь то грузоотправитель или перевозчик, иски, направленные на осуществление прав, предусмотренных конвенцией, на практике будут предъявляться грузоотправителями. Поэтому грузоотправителям предоставлено преимущество, которое не предоставлено перевозчикам, и это приводит к нарушению равновесия конвенции.

б) Большинство систем национального законодательства дает истцу полномочия предъявлять иск в любом из мест, перечисленных в пункте 1а, 1б, 1д и 1е). Поэтому нет необходимости в предоставлении истцу такого права посредством включения специального положения в конвенцию.

с) Возможность предъявления иска в нескольких судах, предоставляемая истцу, может в определенных случаях создать трудности для перевозчиков. Например, если в одной аварии поврежден груз, принадлежащий различным грузоотправителям, все владельцы груза могут предъявить свои иски в различных судах.

д) Право предъявлять иск по своему выбору в каком-либо одном из нескольких судов, указанных в упомянутом пункте, предоставляется истцу даже в тех случаях, когда стороны ранее согласились в отношении единой исключительной юрисдикции. Это противоречит общепринятому принципу, гласящему, что соглашения между сторонами должны уважаться ими.

е) Статья не унифицирует правила в том, что касается компетенции суда в отношении истца, поскольку она дает ему право предъявлять иск в каком-либо одном из нескольких судов.

ф) Статья не нужна для целей защиты грузоотправителей, поскольку на практике перевозчики не навязывают грузоотправителям оговорки, предоставляющие исключительную юрисдикцию судам, которые приемлемы лишь для перевозчиков.

3. Сохранение статьи поддерживалось по следующим причинам:

а) Коносаменты и другие документы, подтверждающие договоры морской перевозки, нередко являются договорами о согласии, которые грузоотправитель вынужден принимать вследствие более сильной позиции перевозчика. Они нередко содержат оговорки, предоставляющие исключительную юрисдикцию в отношении исков, возникающих из договоров перевозки, судам, приемлемым лишь для перевозчика. Поскольку на практике грузоотправителю весьма трудно предъявить иск в таком суде, эти оговорки фактически защищают перевозчика от возможных исков против него. Поэтому статья 21 нужна для того, чтобы обеспечить грузоотправителю возможность обращения в приемлемый суд, в котором он может предъявить иск.

б) Положения статьи представляют собой приемлемый компромисс, так как они защищают как интересы истцов, которым в соответствии с пунктами 1 и 2 предоставляется возможность обращения в приемлемый суд, так и интересы ответчиков, против которых в силу пункта 2 не может возбуждаться преследование в других судах, помимо тех, которые указаны в пунктах 1 и 2.

с) Положения пункта 1 вполне сбалансированы в том, что они предоставляют возможность обращения в один из нескольких судов любому истцу, будь то перевозчик или грузоотправитель.

4. В ходе обсуждения было также выдвинуто предложение изменить эту статью, с тем чтобы предоставить возможность истцу по своему выбору обращаться в несколько судов, указанных в пункте 1, лишь тогда, когда нет какой-либо исключительной юрисдикции, согласованной ранее между сторонами.

5. После обсуждения Комитет постановил сохранить эту статью.

Пункт 1 статьи 21

6. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) Изменить вступительную часть пункта, с тем чтобы предусмотреть, что, когда иск предъявляется в договаривающемся государстве, конкретный суд в этом государстве, в котором может быть предъявлен иск, определяется процедурным правом этого государства.

б) Опустить слово "договаривающемся", стоящее перед словом "государстве".

с) Заменить существующую формулировку подпункта б следующим:

"б) место заключения договора перевозки, если ответчик имеет свое предприятие в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию".

7. Предложение, указанное в пункте 6а выше, было поддержано на том основании, что, когда иск возбуждается в договаривающемся государстве,

на территории которого расположено одно из мест, описанных в подпунктах a-e, во вступительной части пункта 1 статьи 21 не указывается конкретный суд, в котором может быть предъявлен такой иск. Было достигнуто широкое соглашение в отношении того, что определение такого суда следует оставить на усмотрение процедурного законодательства соответствующего договаривающегося государства и что вступительную часть следует изменить, с тем чтобы отразить это мнение.

8. а) Предложение, указанное в пункте 6b, было поддержано на том основании, что сохранение слова "договаривающемся" может привести к тому, что суды недоговаривающихся государств будут отказываться от взятия на себя юрисдикции в отношении исков по делам, по которым они могли бы взять на себя юрисдикцию, если бы было исключено это слово. Было отмечено, что в коносаментх и других документах, подтверждающих договоры перевозки, нередко может предусматриваться, что договор регулируется Конвенцией. Если в недоговаривающемся государстве предъявлен иск в отношении договора, содержащего такое положение, суды недоговаривающегося государства могут применять статью 21 как часть применимого закона, выбранного сторонами для регулирования договора, и могут отказываться в юрисдикции, поскольку иск по статье 21 может быть предъявлен лишь в договаривающемся государстве. Было отмечено, что такой отказ в юрисдикции может серьезно ограничить применение Конвенции в период сразу после введения ее в силу, когда ряд государств еще не будет ее участниками.

б) Против этого предложения высказывались возражения на том основании, что исключение слова "договаривающемся" не приведет к тому, что суды недоговаривающихся государств будут брать на себя юрисдикцию по делам, по которым они в противном случае отказывались бы от взятия на себя юрисдикции. Суды недоговаривающихся государств могут решить вопрос о том, взять или не взять на себя юрисдикцию, на основании их собственных законов о юрисдикции вне связи с содержанием новой конвенции. Аналогичным образом, такие суды не будут считать принятие конвенции как закона, применимого к договору перевозки, окончательным аргументом при решении того, брать или не брать на себя юрисдикцию. Государства, являющиеся участниками Брюссельской конвенции 1924 года и не являющиеся участниками новой конвенции, могут применять Брюссельскую конвенцию 1924 года в тех случаях, когда последняя является применимой.

9. После обсуждения Комитет постановил опустить слово "договаривающемся".

10. В поддержку предложения, указанного в пункте 6с выше, было отмечено, что в соответствии с нынешней формулировкой подпункта б пункта 1 статьи 21 против ответчика может возбуждаться дело в месте, в котором он располагает отделением или агентством, через посредство которого он заключил договор перевозки. Однако он может оказаться не в состоянии дать надлежащее возражение по иску в месте, в котором он располагает лишь отделением или агентством. Предполагаемая новая формулировка исключит возможность предъявления исков в таких местах, а также поможет согласовать подпункт б пункта 1 с пунктом 1d статьи 17 Афинской конвенции 1974 года. Против этого предложения были высказаны возражения на том основании, что, если ответчик заключил договор перевозки с истцом через посредство отделения или агентства, нет ничего

несправедливого в том, чтобы дать истцу возможность предъявлять иск в месте расположения этого отделения или агентства. После обсуждения Комитет не принял это предложение.

Пункт 2 статьи 21

11. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) Опустить этот пункт и добавить в конце этой статьи следующий пункт:

"Положения настоящей статьи не препятствуют применению международных конвенций, создающих особые юрисдикции для рассмотрения исков, вытекающих из договора морской перевозки".

б) Заменить первое предложение этого пункта следующим предложением:

"Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же владельца могло оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства".

12. В поддержку предложения, изложенного в пункте 11а выше, выдвигались следующие доводы:

i) Положения этого пункта противоречат статье 7 Брюссельской конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда р/. В частности второе предложение подпункта а этого пункта, в котором предусматривается перенесение при определенных условиях, по ходатайству ответчика, иска, противоречит положениям Брюссельской конвенции 1952 года. Это противоречие может привести к тому, что государствам-участникам Брюссельской конвенции 1952 года будет трудно стать участниками настоящей конвенции.

ii) Нормы, содержащиеся в этом пункте, противоречат основному принципу права и политики, заключающемуся в том, что ни при каких обстоятельствах юрисдикция не может распространяться на иностранные государственные суда. Поэтому этот пункт неприемлем, и некоторым государствам будет в высшей степени трудно стать участниками конвенции. Представитель СССР сделал заявление о том, что, если пункт 2 статьи 21 будет сохранен, он обязательно должен быть дополнен ясным и недвусмысленным положением о неприменимости положений этого пункта к государственным судам, которые в соответствии с международным правом обладают иммунитетом от иностранной юрисдикции. По мнению представителя СССР, отсутствие такого дополнительного положения может создать серьезные препятствия для принятия рассматриваемой конвенции.

р/ Международная конвенция относительно наложения ареста на морские суда, Брюссель, 10 мая 1952 года.

- iii) Положение о переносе, по ходатайству ответчика, иска, предусмотренное во втором предложении этого пункта, не может в соответствии с процедурными законами многих государств быть введено в силу. Поэтому это предложение не может применяться.
- iv) Исключение этого пункта может привести к сокращению количества судов, в которых истец может по своему выбору предъявить иск, вытекающий из договора перевозки. В этом смысле исключение данного пункта будет содействовать единообразию в отношении компетентных судов, в которые истец может обращаться, и приведет к сокращению "хождений из суда в суд" в целях выбора наиболее выгодного.

13. Против этого предложения выдвигались следующие доводы:

- i) Положения этого пункта не противоречат положениям статьи 7 Брюссельской конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда. В пункте 3 статьи 7 этой Конвенции допускается случай, когда стороны согласились ранее передать спор, в связи с которым был наложен арест, на рассмотрение судебного органа иного чем суд, в пределах юрисдикции которого был наложен арест, и разрешили истцу предъявить в этом случае иск в суде, в отношении которого достигнута договоренность. Поскольку в пункте 3 статьи 23 проекта конвенции имеется требование о том, чтобы в коносаменте или в другом документе, подтверждающем договор перевозки, содержалось заявление о том, что перевозка регулируется положениями настоящей конвенции, то в силу этого заявления стороны соглашаются представлять свои споры на рассмотрение судов, указанных в статье 21 проекта конвенции. Таким образом, суды, указанные в статье 21, будут по смыслу пункта 3 статьи 7 Брюссельской конвенции 1952 года как раз теми судами, в отношении которых достигнута договоренность.
- ii) В этом пункте предусматривается лишь, что судно может оказаться "законным образом арестованным в соответствии с применимым законом" государства, в котором был наложен арест. Таким образом, в соответствии с положениями этого пункта иностранное государственное судно не подлежит аресту в каком-либо суде, признающим принцип абсолютного иммунитета в отношении ареста иностранных государственных судов. Кроме того, в международной конвенции нежелательно уточнять, что иностранные государственные суда обладают абсолютным иммунитетом от ареста, ибо в соответствии с законами некоторых государств иностранные государственные суда, занимающиеся исключительно коммерческой деятельностью, не обладают иммунитетом от ареста.
- iii) Владельцы грузов некоторых государств рассматривают арест судна как единственное эффективное средство обеспечения удовлетворения претензий к иностранному перевозчику. Поэтому данный пункт является полезным компромиссом, поскольку в нем

защищается уже признанное право на арест в таких государствах, и в то же время не устанавливается право на арест в государствах-участниках конвенции.

- iv) Сохранение за ответчиком права на перенос иска в суд, указанный в пункте 1 этой статьи, представляется желательным, поскольку арест может быть наложен в суде, не имеющем никакого отношения к договору перевозки, по которому истец предъявляет свой иск. Поэтому было бы несправедливо требовать от ответчика оспаривать этот иск в таком суде.

14. После обсуждения Комитет постановил сохранить пункт 2 статьи 21 и не добавлять в него предложенный новый пункт.

15. Представитель СССР заявил, что он не может поддержать решение, указанное в пункте 14 выше, по причинам, изложенным в пункте 12 *ii* выше.

16. Предложение, изложенное в пункте 11*b* выше, было поддержано на том основании, что оно позволяет расширить в желательных пределах сферу наложения ареста в государствах, уже признавших право на арест. Отмечалось также, что такое расширение не противоречит положениям Брюссельской конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда. После обсуждения Комитет постановил принять это предложение.

Пункты 3 и 4 статьи 21

17. После обсуждения Комитет постановил принять текст этих пунктов, заменив в обоих пунктах слова "пунктах 1 и 2" и "пунктами 1 и 2", соответственно, словами "пункт 1 или 2" и "пунктом 1 или 2".

Пункт 5 статьи 21

18. После обсуждения Комитет постановил сохранить этот пункт в его нынешней формулировке.

19. Вслед за обсуждением, изложенным в пунктах 1-18 выше, Комитет принял следующий текст статьи 21:

"Статья 21

1. При судебной тяжбе, связанной с перевозкой груза согласно настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который в соответствии с законом государства, в котором данный суд находится, обладает соответствующей компетенцией и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест или портов:

- а) основное предприятие или, при отсутствии такового, обычное местопребывание ответчика; или

б) место заключения договора при условии, что ответчик располагает на этой территории предприятием, отделением или агентством, через посредство которого был заключен договор; или

с) порт погрузки или порт разгрузки; или

д) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре перевозки.

2. а) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же владельца может оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства. Однако в таком случае по ходатайству ответчика истец должен перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого иска; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу истца по этому иску;

б) все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом в месте ареста.

3. Никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 или 2 настоящей статьи. Положения этого пункта не препятствуют осуществлению юрисдикции договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. а) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктом 1 или 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не может быть возбужден, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором иск был предъявлен первым, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое судопроизводство;

б) для целей настоящей статьи возбуждение мер по приведению в исполнение судебного решения не рассматривается как предъявление нового иска;

с) для цели настоящей статьи передача иска в другой суд в пределах той же страны не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требований, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место возможного предъявления иска истцом".

"Статья 22. Арбитражное разбирательство"

1. При условии соблюдения правил настоящей статьи стороны могут предусмотреть, по договоренности между собой, что любой спор, который может возникнуть по договору перевозки, будет передан на арбитраж.

2. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из следующих мест:

а) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:

- i) порт погрузки или порт разгрузки; или
- ii) основное предприятие ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или
- iii) место, в котором был заключен договор, при условии, что ответчик имеет там предприятие, отделение или контору, через которые был заключен договор; или

б) любое другое место, указанное в арбитражной оговорке или соглашении.

3. Арбитраж или арбитражный суд применяет правила настоящей Конвенции.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются как входящие в состав любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, которое не соответствует этой статье, не имеет юридической силы.

5. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после предъявления иска, возникшего из договора перевозки".

* * *

Статья в целом

1. Комитет рассмотрел предложение исключить эту статью целиком.
2. В поддержку исключения этой статьи приводились следующие доводы:

а) Твердо установившаяся практика торгового арбитража заключается в том, чтобы определять место арбитражного разбирательства по соглашению сторон этой арбитражной договоренности. Однако положения этой статьи идут вразрез с этой практикой, поскольку в данном случае истец может начать судебное разбирательство в каком-либо одном из мест, указанных в пункте 2а, даже если оно не является согласованным местом арбитражного разбирательства. Эти положения идут также вразрез с тем принципом, что стороны должны соблюдать заключенные между ними соглашения.

б) Эта статья сведет на нет усилия многих международных органов, выступающих за использование арбитражного разбирательства в качестве средства урегулирования споров. Неясность в отношении места арбитражного разбирательства, возникающая в связи с наличием большого выбора иных мест, в которых истец может начать арбитражное разбирательство, будет препятствовать обращению к арбитражному разбирательству.

3. В поддержку сохранения этой статьи выдвигались следующие доводы:

а) Эта статья является неизбежным следствием защиты, предоставленной истцу в соответствии с положениями статьи 21 конвенции. Если сохранить статью 21 и исключить статью 22, то оговорки, в силу которых исключительная юрисдикция предоставляется судам, приемлемым только для ответчика, навязанные истцу в результате более выгодной позиции ответчика, будут заменены оговорками, навязанными таким же образом и предусматривающими, что все споры должны урегулироваться на основе арбитражного разбирательства в месте, удобном только для ответчика.

б) Цель этой статьи состоит лишь в том, чтобы не допустить возможных злоупотреблений арбитражным разбирательством в том или ином ограниченном районе, и она не будет препятствовать усилиям, направленным на содействие тому, чтобы арбитражное разбирательство в целом стало одним из средств урегулирования споров.

4. Комитет рассмотрел также предложение о том, чтобы вместо исключения этой статьи можно было изменить ее редакцию таким образом, чтобы в случае отсутствия между сторонами договоренности о месте арбитражного разбирательства возможность выбора места арбитражного разбирательства предоставлялась только истцу.

5. После обсуждения Комитет постановил сохранить эту статью^{а/}.

Пункт 1 статьи 22

6. Комитет рассмотрел предложение об изменении этого пункта путем добавления в него слов "подтвержденной в письменной форме", с тем чтобы он гласил:

а/ Меньшинство делегаций, число которых, однако, было значительным, выразило оговорку в отношении нынешней формулировки статьи 22 и выступило за изъятие этой статьи.

"1. При условии соблюдения правил настоящей статьи стороны могут предусмотреть по договоренности между собой, подтвержденной в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть по договору перевозки, будет передан на арбитраж".

7. Это предложение обосновывалось важным значением арбитражного соглашения, ибо оно заменяет собой юрисдикцию судов. Необходимо поэтому требовать ясных доказательств наличия такого соглашения. Было достигнуто широкое согласие в отношении полезности этого предложения, и Комитет после обсуждения постановил принять его.

Пункт 1 бис статьи 22

8. Комитет рассмотрел предложение добавить в эту статью в качестве пункта 1 бис следующий новый пункт:

"Когда в чартер-партии содержится положение о том, что споры, возникающие по ней, будут переданы на арбитраж, и в коносаменте, выписанном во исполнение чартер-партии, не содержится особого примечания, предусматривающего, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать указанное положение в целях передачи споров, вытекающих из коносамента, на арбитражное разбирательство против держателя, добросовестно принявшего коносамент".

9. Отмечалось, что это предложение соответствует предложению Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок о том, чтобы добавить в проект конвенции подобный пункт. Было достигнуто широкое согласие в отношении желательности включения предлагаемого нового пункта, и Комитет после обсуждения постановил принять его с такими редакционными изменениями, которые могут потребоваться.

Пункт 2 статьи 22

10. Комитет рассмотрел предложение о необходимости изменить этот пункт таким образом, чтобы в нем предусматривалось, что истец может выбирать место для проведения арбитражного разбирательства лишь в случае, когда стороны ранее не договорились о месте арбитражного разбирательства. Это предложение обосновывалось тем, что оно позволит сторонам проявить независимость воли, которая обычно проявляется в ходе арбитражного разбирательства. Против этого предложения выдвигался тот довод, что оно позволит ответчику, находящемуся в более выгодном положении, навязывать истцу место арбитражного разбирательства, удобное лишь для ответчика. После обсуждения Комитет постановил не принимать это предложение.

Пункт 3 статьи 22

11. После обсуждения Комитет постановил сохранить этот пункт.

Пункт 4 статьи 22

12. Комитет рассмотрел предложение об исключении этого пункта на том основании, что положения конвенции не должны идти вразрез с договоренностью сторон до возникновения спора в отношении процедуры арбитражного разбирательства. Против этого предложения выдвигался тот довод, что сохранение этого пункта необходимо для придания силы пунктам 2 и 3 этой статьи. После обсуждения Комитет постановил сохранить этот пункт.

Пункт 5 статьи 22

13. После обсуждения Комитет постановил сохранить этот пункт.

14. После обсуждения, изложенного в пунктах 1-13 выше, Комитет принял следующий текст статьи 22:

"Статья 22. Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения правил настоящей статьи стороны могут предусмотреть, по договоренности между собой, подтвержденной в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть по договору перевозки, будет передан на арбитраж.

2. Когда в чартер-партии содержится положение о том, что споры, возникающие по ней, будут переданы на арбитраж, и в коносаменте, выписанном во исполнение чартер-партии, не содержится особого примечания, предусматривающего, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать указанное положение против держателя, добросовестно принявшего коносамент.

3. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из следующих мест:

а) в каком-либо месте государства, на территории которого находится

- i) основное предприятие ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или
- ii) место, в котором был заключен договор, при условии, что ответчик имеет там предприятие, отделение или контору, через которые был заключен договор; или
- iii) порт погрузки или порт разгрузки; или

б) любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.

4. Арбитр или арбитражный суд применяет правила настоящей Конвенции.

5. Положения пунктов 3 и 4 настоящей статьи считаются как входящие в состав любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, которое не соответствует этой статье, не имеет юридической силы.

6. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после предъявления иска, возникшего из договора перевозки".

"ЧАСТЬ VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 23. Договорные условия

Пункт 1 статьи 23

"1. Любое условие в договоре перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор перевозки, не имеет юридической силы в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влияет на действительность других положений договора или документа, частью которого является это условие. Оговорка, дающая перевозчику право на страховое возмещение в отношении груза, или любая аналогичная оговорка не имеет юридической силы".

* * *

1. Комитет рассмотрел предложение исключить в этом пункте любую ссылку на "любой другой документ, подтверждающий договор перевозки". В поддержку этого предложения заявлялось, что исключение этих слов оправдано в силу различного правового характера таких договоров в сравнении с коносаментом.

2. После обсуждения Комитет постановил отклонить это предложение и принял пункт 1 в его нынешней формулировке.

Пункт 2 статьи 23

"2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции".

* * *

3. Комитет принял пункт 2 в его нынешней формулировке.

Пункт 3 статьи 23

"3. В тех случаях, когда выписывается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор перевозки, он должен включать заявление о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю".

* * *

4. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) исключить этот пункт;

б) добавить к этому пункту положение, четко предусматривающее, что Конвенция применяется к коносаменту или другому документу, подтверждающему договор перевозки, даже если коносамент или другой документ не включает заявление о том, что перевозка регулируется положениями Конвенции;

с) исключить слова "которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю".

5. В поддержку предложения, упомянутого в пункте 4а выше, утверждалось, что положение, содержащееся в пункте 3, является ненужным и что требование относительно четкого заявления противоречит нынешней тенденции к упрощению торговых документов. Против предложения об исключении этого пункта выдвигались возражения на том основании, что требование относительно наиболее важной клаузулы содержится в других конвенциях о перевозке и что оно полезно в определенных случаях применимости конвенции в силу статьи 2, например, когда порт погрузки находится в договариваемом государстве, а иск о нанесенном грузу ущербе предъявляется в порту назначения, находящемся в недоговариваемом государстве. В этих случаях наиболее важная клаузула обеспечит применение конвенции.

6. После обсуждения Комитет постановил отклонить предложение об исключении этого пункта.

7. Что касается предложения, упомянутого в пункте 4b выше, Комитет пришел к мнению, что предлагаемое добавление является ненужным, учитывая тот факт, что согласно статье 2 конвенции, конвенция может применяться даже в том случае, если в коносаменте или другом документе, подтверждающем договор перевозки, не содержится четкой ссылки на то, что перевозка регулируется положениями конвенции. Поэтому Комитет не принял это предложение.

8. Что касается предложения, упомянутого в пункте 4с выше, Комитет пришел к мнению, что слова "которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю", следует сохранить, поскольку в них содержится полезное указание судам, на рассмотрение которых передается дело в соответствии с конвенцией.

9. После обсуждения Комитет принял пункт 3 в его нынешней формулировке.

Пункт 4 статьи 23

"4. В тех случаях, когда лицо, предъявляющее права на груз, потерпело убытки в связи с условием, которое юридически недействительно в силу настоящей статьи или в результате отсутствия упомянутого в предыдущем пункте заявления, перевозчик выплачивает компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы полностью возместить истцу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Перевозчик выплачивает, кроме того, компенсацию за издержки, понесенные истцом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом суда, на рассмотрение которого передано дело".

10. Комитет рассмотрел предложение об исключении этого пункта на том основании, что его положения не представляют большой практической ценности и являются неясными. Поскольку это предложение не было поддержано, Комитет постановил отклонить его и принял пункт 4 в его нынешней формулировке.

"Статья 24. Общая авария"

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права в отношении общей аварии. Однако правила настоящей Конвенции, относящиеся к ответственности перевозчика за потери или повреждения груза, регулируют ответственность перевозчика по возмещению грузополучателю любой части общей аварии".

* * *

1. Комитет рассмотрел следующие предложения:

а) изменить редакцию статьи для обеспечения того, чтобы она не отменяла собой правила^D Йорк-Антверпенских правил;

б) изменить редакцию второго предложения, с тем чтобы заинтересованное в грузе лицо не имело права взимать с перевозчика компенсацию за общую авария, происшедшую в результате навигационной ошибки;

с) опустить статью 24;

д) заменить нынешний текст статьи 24 следующим текстом:

"Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права, касающихся распределения расходов по общей аварии.

За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за потерю или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться сделать взнос по общей аварии, и определяют обязанность перевозчика возместить грузополучателю любой сделанный им такой взнос или любые оплаченные им расходы по спасанию".

2. В ходе обсуждения этого вопроса было отмечено, что правило D Йорк-Антверпенских правил, пересмотренное в Гамбурге в 1974 году, гласит следующее: "Право на возмещение убытков по общей аварии не нарушается, хотя бы случай, вследствие которого произведены пожертвование или расход, произошел по вине одной из участвующих в морском предприятии сторон. Означенное не должно, однако, влиять на право защиты или возражения, которыми может воспользоваться такая сторона при возникновении такой вины". Было заявлено, что в целом статья 24 предусматривает, что, если перевозчик несет ответственность согласно положениям конвенции, от него требуется делать взнос по общей аварии и что встречный иск в отношении общей аварии основывается на положениях конвенции, как если бы такой встречный иск был иском, связанным с утерей или повреждением груза. Однако в некоторых случаях вызывает сомнение ответственность перевозчика; если перевозчик не несет ответственности в соответствии с конвенцией, иск о получении компенсации за взнос не будет удовлетворен, так как это не будет иском о возмещении убытков в соответствии с конвенцией.

3. Была достигнута общая договоренность в отношении того, что предлагаемый текст, изложенный в пункте 1а выше, является приемлемым, и Комитет согласился с существом этого предложения. После обсуждения Комитет принял следующий текст статьи 24:

"Статья 24. Общая авария

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права, касающихся распределения расходов по общей аварии.

2. За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за потерю или повреждения груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться сделать взнос по общей аварии, и определяют обязанность перевозчика возместить грузополучателю любой сделанный им такой взнос или любые оплаченные им расходы по спасанию".

"Статья 25. Другие конвенции"

Пункт 1 статьи 25

"1. Настоящая Конвенция не влияет на права и обязанности перевозчика, фактического перевозчика и их служащих или агентов, предусмотренные в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов".

* * *

1. Комитет отказался от предложения опустить этот пункт и принял его в существующей формулировке.

Пункт 2 статьи 25

"2. В соответствии с положениями настоящей Конвенции ответственность не возникает за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

а) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих сторон в сфере ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или

б) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская и Венская конвенции".

* * *

2. Комитет рассмотрел предложение о том, чтобы к конвенциям, упомянутым в подпункте 2а, добавить Брюссельскую конвенцию о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов 1971 года. Комитет отказался от этого предложения на том основании, что пункт 2 в основном касается такого характера и таких видов ответственности, которые предусматриваются в Парижской и Венской конвенциях.

Предложение о новом пункте 3

3. Комитет рассмотрел следующее предложение:

"Никакой ответственности не возникает в соответствии с положениями настоящей Конвенции за любые потери или повреждения, за которые перевозчик несет ответственность в соответствии с Афинской конвенцией о морской перевозке пассажиров и их багажа 1974 года".

4. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что Конвенция должна конкретно предусматривать, что она не применяется к морской перевозке пассажирского багажа. Было внесено предложение о том, чтобы осуществить это путем внесения поправки к определению груза в пункте 4 статьи 1 проекта конвенции. Комитет отказался от этого предложения на том основании, что неприменение конвенции зависит не от характера груза, т.е. пассажирского багажа, а от того, что эти грузы перевозятся в соответствии с договором морской перевозки пассажира или пассажира и его багажа. После обсуждения Комитет принял следующий новый пункт 3:

"3. В соответствии с положениями настоящей Конвенции перевозчик не несет ответственности за любые потери, повреждения или задержку в доставке багажа, за которые он отвечает согласно любой международной конвенции или национальному законодательству, касающимся морской перевозки пассажиров и их багажа".

Проект статей, касающихся выполнения, оговорок и
других заключительных положений

1. Комитет рассмотрел проект статей, касающихся выполнения, оговорок и других заключительных положений к конвенции о морской перевозке грузов, подготовленный Секретариатом (A/CN.9/115). Комитет не принял никакого решения по этому проекту статей по той причине, что они могут быть рассмотрены наилучшим образом на конференции полномочных представителей, которая будет созвана для принятия конвенции о морской перевозке грузов.

2. Комитет рекомендовал Комиссии запросить Секретариат подготовить проект статей, касающихся выполнения, оговорок и других заключительных положений конвенции о морской перевозке грузов на основании проекта текстов, содержащихся в документе A/CN.9/115 и предложений, обсуждаемых в пунктах 3-13 ниже. Комитет полагал, что Секретариат направит текст конвенции совместно с проектом статей по заключительным положениям, которые должны быть подготовлены Секретариатом, правительствам и заинтересованным международным организациям для рассмотрения, с тем чтобы правительства имели возможность сделать замечания по проекту статей по заключительным положениям. Замечания правительств будут представлены на рассмотрение конференции полномочных представителей.

3. Было отмечено, что проект заключительных положений, подготовленный Секретариатом, должен включать положение о том, что в силу своего национального законодательства договаривающееся государство может также применять нормы конвенции и к внутренним перевозкам.

4. Предложения представителей в отношении заключительных положений касались статей о выполнении и вступлении в силу Конвенции, а также добавления статьи, касающейся специальных вопросов, возникающих в связи со смешанными перевозками.

а) Выполнение Конвенции

5. Представитель государства с федеральной системой правительства (Соединенные Штаты) высказал мнение о том, что "положение о федеральном государстве" в пункте 1 проекта статьи о выполнении r/

r/ Пункт 1 проекта статьи о выполнении проекта конвенции гласит следующее:

"1. Если Договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в которых в соответствии с его конституцией 7 применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации 7 принятия, утверждения 7, или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них, и может изменить свое заявление путем представления другого заявления в любое время".

излишне. Представитель другого федеративного государства (Австралия) отметил, что пункт 1 вызовет затруднения, учитывая положения конституции его страны.

6. Было отмечено, что расширенная сфера проекта конвенции может привести к возникновению определенных проблем применения в государствах с федеральной системой правительства.

в) Вступление в силу

7. Секретариат попросили добавить к альтернативным предложениям, представленным в документе A/CN.9/115 по вопросу о вступлении в силу проекта конвенции, Альтернативу С, касающуюся объема грузов, перевозимых морским путем ратифицирующими государствами. Было отмечено, что альтернатива по вопросу о вступлении в силу проекта конвенции, основанная на объеме перевозимых грузов, желательна, поскольку она отражала бы тот факт, что проект конвенции учитывает не только интересы судовладельцев, но также и интересы грузоотправителей.

8. Однако было отмечено, что будет трудно получить статистические данные в отношении объема грузов, связанных с определенным государством, и что статья о вступлении в силу, основанная лишь на учете тоннажа грузов, перевозимых государством морем, придавала бы несопоставимое значение отгрузкам насыпного груза относительно низкой стоимости. Было сделано предложение, чтобы фактором, который должен учитываться, являлась стоимость отправляемых грузов.

9. Секретариат также просили добавить к альтернативам, содержащимся в документе A/CN.9/115, по вопросу о вступлении в силу проекта конвенции, Альтернативу D, касающуюся лишь количества государств, ратифицирующих проект конвенции. Было отмечено, что количество необходимых ратификаций должно быть достаточно большим для обеспечения того, чтобы проект конвенции мог вступить в силу лишь после ратификации государствами, на долю которых приходится значительный процент торговых перевозок в мире.

10. Комитет рассмотрел предложение о том, чтобы Альтернатива А, содержащаяся в документе A/CN.9/115, по вопросу о вступлении в силу, сформулированная на основе подхода, принятого в статье 49 (1) Конвенции об уставе линейных конференций, Женева, 1974 год с/, должна быть

с/ Статья 49 (1) Конвенции об уставе линейных конференций, Женева, 1974 год, гласит следующее:

"1) Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с даты, на которую не менее 24 государств, общий тоннаж флота которых составляет по меньшей мере 25 процентов мирового тоннажа, стали ее Договаривающимися Сторонами в

(см. прод. сноски на след. стр.)

исключена, поскольку Конвенция была разработана лишь для регулирования интересов судовладельцев в их отношениях между собой, и проект конвенции предусматривал полностью принять во внимание также интересы грузоотправителей. После обсуждения Комитет постановил, что обе альтернативы, содержащиеся в документе A/CN.9/115 по вопросу о вступлении в силу, совместно с альтернативами, указанными в пунктах 7 и 9 выше, должны быть предложены для принятия по ним окончательного решения конференции полномочных представителей, которая будет рассматривать вопрос о принятии Конвенции о морской перевозке грузов.

11. Отмечались трудности, которые могут возникнуть в том случае, если проект конвенции вступит в силу, в то время как значительное число государств по-прежнему будет связано Брюссельской конвенцией 1924 года или Брюссельским протоколом 1968 года. Было предложено, чтобы от государства, ратифицирующего проект конвенции, **требовался** официальный отказ от Брюссельской конвенции 1924 года и Брюссельского протокола от 1968 года. Предлагалось также не требовать одновременного отказа от этих конвенций.

c) Предлагаемое добавление к заключительным положениям статьи о смешанных перевозках

12. Комитет принял во внимание некоторые предложения относительно добавления новой статьи к проекту статей, касающихся выполнения, оговорок и других заключительных положений, изложенных в документе A/CN.9/115, с тем чтобы избежать возможного противоречия между проектом конвенции и будущей международной конвенцией по международным смешанным перевозкам. С этой целью проект статей был предложен представителями Австралии, Норвегии и Федеративной Республики Германии. Новая статья, предложенная представителем Австралии была, кроме того, разработана для того, чтобы данный проект конвенции применялся к морской части договора о смешанных перевозках при отсутствии международной конвенции о смешанных перевозках, заменяющей проект конвенции.

13. Тексты новых статей, предложенных этими представителями гласят следующее:

Е/ (продолжение)

соответствии со статьей 48. Для целей настоящей статьи учитывается тоннаж, указанный в Регистре судов Ллойда — Статистические таблицы за 1973 год, таблица 2 "Анализ мирового флота по основным типам", в отношении судов для перевозки генеральных грузов (включая грузо-пассажирские суда) и контейнеровозов (полностью ячеистых), исключая резервный флот Соединенных Штатов Америки и американский и канадский флот на Великих озерах".

а) Австралия:

"1. При условии соблюдения пункта 3 данной статьи положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам перевозки груза, осуществление которой требует, чтобы груз перевозился морем между двумя различными государствами, однако они применяются таким образом только к такой морской перевозке.

2. Настоящая Конвенция применяется к такой морской перевозке, если эта морская перевозка осуществляется на основании договора перевозки груза морем между портами в двух различных государствах в соответствии с положением пункта 1 статьи 2 настоящей Конвенции.

3. Действие данной статьи в отношении любого конкретного вида договора перевозки груза может быть приостановлено путем вступления в силу любой последующей конвенции, если она регулирует этот вид договоров и если она содержит положение о приостановлении действия настоящей Конвенции".

б) Федеративная Республика Германия:

"Положения настоящей Конвенции не применяются к морской перевозке грузов, связанной со смешанной перевозкой грузов, при условии, что лицо, осуществляющее такую перевозку, несет ответственность за всю эту перевозку в соответствии с какой-либо международной конвенцией о смешанной перевозке грузов, заключенной либо под эгидой Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений, либо в соответствии с нормами международного права, придающими ей законную силу".

с) Норвегия:

"Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению международной конвенции, касающейся договоров перевозки грузов двумя или более видами транспорта, заключенной под эгидой Организации Объединенных Наций или ее любых специализированных учреждений".

ПРИЛОЖЕНИЕ П

Доклад Комитета полного состава II относительно Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Комитет полного состава II был создан Комиссией для рассмотрения пересмотренного проекта арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ) и содержащегося в документе А/CN.9/112. В разделе II настоящего доклада вкратце излагаются основные замечания по каждой статье в отдельности, высказанные в ходе прений в Комитете по этому проекту регламента. В начале краткого изложения прений по каждой статье проекта регламента приводится текст этой статьи, содержащийся в документе А/CN.9/112.
2. В ходе обсуждения Комитет создал ряд специальных редакционных групп в целях изменения редакции отдельных статей или пунктов статей.
3. Текст Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, одобренный Комитетом, содержится в разделе III этого доклада а/.
4. Текст проекта решения, принятого Комитетом для передачи на рассмотрение Комиссии, содержится в разделе IV этого доклада б/.
5. Комитет принял этот доклад на своем 19-м заседании 23 апреля 1976 года.

II. РАССМОТРЕНИЕ КОМИТЕТОМ ПЕРЕСМОТРЕННОГО ПРОЕКТА АРБИТРАЖНОГО РЕГЛАМЕНТА ДЛЯ ФАКУЛЬТАТИВНОГО ПРИМЕНЕНИЯ В СПЕЦИАЛЬНОМ АРБИТРАЖЕ, СВЯЗАННОМ С МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕЙ (АРБИТРАЖНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ЮНСИТРАЛ)

Название арбитражного регламента

"Пересмотренный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ)"

а/ Раздел III доклада, в котором излагается текст Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, одобренный Комитетом, не воспроизводится. Вне-сенные Комиссией изменения в тексте Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, утвержденном Комитетом, указываются в пунктах 52 и 53 главы V данного доклада, а принятый Комиссией текст Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ излагается в пункте 57 главы V.

б/ Раздел IV доклада, в котором излагается текст проекта решения Комитета, не воспроизводится. Решение Комиссии содержится в пункте 56 главы V данного доклада.

6. По мнению Комитета, это название необходимо изменить, с тем чтобы более точно отразить возможные различные применения в будущем. Поэтому Комитет принял решение назвать Регламент "Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ".

Статьи 1 и 2

"Статья 1

1. Настоящий Регламент применяется, когда стороны в договоре путем письменного соглашения, содержащего прямую ссылку на Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ, согласились о том, что споры, возникающие из этого договора, рассматриваются в соответствии с настоящим Регламентом.

2. "Стороны" означают физические или юридические лица, включая юридические лица публичного права.

3. "Письменное соглашение" означает арбитражную оговорку в договоре или отдельное арбитражное соглашение, включая соглашение, заключенное путем обмена письмами, подписанными сторонами, или путем обмена телеграммами или телетайпными сообщениями.

4. "Споры, возникающие из этого договора", включают в себя существующие или могущие возникнуть в будущем споры, которые возникают из договора, заключенного между сторонами, или касаются его нарушения, прекращения или недействительности".

"Статья 2

Стороны в любое время могут заключить письменное соглашение, изменяющее любое положение настоящего Регламента, включая любые сроки, установленные настоящим Регламентом или в соответствии с ним".

7. Обсуждение этих статей проходило с учетом следующих предложений:

- а) объединить пункт 1 статьи 1 и статью 2;
- б) исключить из пункта 1 статьи 1 и статьи 2 требование, касающееся "письменного соглашения", и соответственно исключить пункт 3 статьи 1;
- с) исключить пункт 2 статьи 1, определяющий "стороны"; и
- д) исключить пункт 4 статьи 1, определяющий "споры, возникающие из этого договора".

8. Комитет решил объединить пункт 1 статьи 1 и статью 2, с тем чтобы четко установить, что, когда стороны соглашаются урегулировать

свои споры в соответствии с Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ, они могут соглашаться на изменение любого положения этого Регламента.

9. Была рассмотрена целесообразность исключения требования о том, чтобы соглашения об арбитраже в соответствии с Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ и соглашения сторон об изменении этого Регламента составлялись в письменном виде. По мнению одних, данный вопрос следует оставить на усмотрение соответствующего национального закона. По мнению других, в интересах обеспечения применения и любого согласованного изменения Регламента ЮНСИТРАЛ целесообразно сохранить требование относительно письменного соглашения. Отмечалось также, по Нью-Йоркской конвенции 1958 года о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений и по национальным арбитражным законам большинства стран соглашения о направлении споров на арбитражное разбирательство должны составляться в письменном виде.

10. После обсуждения Комитет принял решение сохранить требование о том, чтобы соглашения об арбитражном разбирательстве в соответствии с Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ и соглашения об изменении этого Регламента составлялись в письменном виде. Однако Комитет исключил пункт 3 статьи 1, в котором дается определение "письменного соглашения", оставив на усмотрение соответствующего национального закона определение того, удовлетворяется ли требование в отношении письменного соглашения в каждом отдельном случае.

11. Было достигнуто общее соглашение в отношении исключения пункта 2 статьи 1, в котором определяется понятие "стороны", с тем чтобы включить понятие "юридические лица публичного права". Комитет согласился с тем, что вопрос, может ли "юридическое лицо публичного права" вступать в соглашения о представлении споров на арбитражное разбирательство в соответствии с Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ, следует оставить на усмотрение соответствующего национального закона.

12. Комитет рассмотрел взаимосвязь между Регламентом и положениями национального права, применимого к арбитражу. Было решено, что включение оговорки, предусматривающей, что конкретная статья подпадает под действие национального закона, применимого к арбитражу, лишь в отдельные статьи Регламента приведет к появлению противоположных доводов в отношении других статей, в которые не включена такая оговорка. Поэтому Комитет принял решение включить дополнительно в статью 1 общее указание на то, что все положения настоящего Регламента подпадают под действие национального закона, применимого к арбитражу.

13. Комитет рассмотрел предложение об исключении как излишнего пункта 4 статьи 1, в котором определяется понятие "споры, возникающие из этого договора". Поскольку определение данного понятия предназначалось лишь для разъяснения характера споров, которые охватываются соглашением об арбитраже в соответствии с Арбитражным регламентом

ЮНСИТРАЛ, было решено изменить пункт 1 статьи 1, с тем чтобы осуществить это непосредственно, и исключить пункт 4 статьи 1.

Пункт 1 статьи 3

"1. Для целей настоящего Регламента уведомление, извещение, сообщение или предложение одной стороны другой стороне считаются поступившими в тот же день, в какой они доставлены в постоянное местожительство или местонахождение предприятия другой стороны, или, если данная сторона не имеет такого местожительства или предприятия, в ее последнее известное местожительство или последнее известное местонахождение ее предприятия".

14. Обсуждение пункта 1 статьи 3 в основном касалось сроков и способов осуществления "доставки" уведомления или другого сообщения какой-либо стороны.

15. Комитет рассмотрел предложение о том, чтобы этот пункт содержал положение, устанавливающее презумпцию доставки после истечения определенного периода времени. Это предложение не было принято на том основании, что презумпция доставки должна быть оставлена на усмотрение соответствующего национального права.

16. Предложение о том, чтобы "доставка" считалась осуществленной, когда она произведена в соответствии с национальным законодательством, применимым в месте доставки, было рассмотрено, но не сохранено в связи с тем, что отправители сообщений будут в таком случае обязаны знать применимое национальное законодательство в каждом месте, куда, возможно, придется направлять сообщение о ходе арбитражного разбирательства.

17. Комитет постановил сохранить предложение об уточнении обстоятельств и методе доставки сообщения в "последнее известное местожительство или последнее известное местонахождение предприятия" стороны.

18. Один из представителей отметил, что пункт 1 статьи 3 не исключает наличия у сторон возможности ссылаться на положения применимого национального законодательства в отношении сообщений.

Пункт 2 статьи 3

"2. Для целей исчисления какого-либо срока, установленного по настоящему Регламенту, течение такого срока начинается со дня получения уведомления, извещения, сообщения или предложения, причем этот день считается первым днем такого срока. Если последний день такого срока приходится на официальный праздник или выходной день в местожительстве или в местонахождении предприятия адресата, то данный срок продлевается до следующего первого рабочего дня. При подсчете данного срока учитываются официальные праздники или нерабочие дни, приходящиеся на соответствующий период".

19. Установилось общее согласие по существу пункта 2 статьи 3.

20. Однако Комитет постановил, что день получения уведомления или другого сообщения не должен учитываться при исчислении какого-либо срока, установленного Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ. Было отмечено, что это изменение соответствует положениям большинства национальных правовых систем по этому вопросу, а также положениям Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров 1974 года.

21. Комитет рассмотрел, но не принял предложение о том, чтобы указанные в настоящем Регламенте сроки были выражены в неделях или месяцах, а не в днях.

Статья 4

"1. Сторона, по инициативе которой начитается арбитражное разбирательство (здесь и далее именуемая "истцом"), уведомляет другую сторону (здесь и далее именуемую "ответчиком") о применении арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения, заключенного между ними.

2. Арбитражное разбирательство считается начавшимся в день доставки такого уведомления (здесь и далее именуемое "уведомлением об арбитраже") в постоянное местожительство или местонахождение предприятия ответчика или, если он не имеет такого местожительства или предприятия, в его последнее известное местожительство или последнее известное местонахождение его предприятия.

3. Такое уведомление об арбитраже имеет следующее содержание, не являющееся исчерпывающим:

- а) названия и адреса сторон;
- б) ссылка на применяемую арбитражную оговорку или соглашение;
- с) ссылка на договор, из которого или в отношении которого возникает спор;

d) общий характер иска и указание соответствующей суммы, если таковая истребуется;

e) искомое средство защиты;

f) предложение относительно числа арбитров (например, один или три), если стороны заранее не пришли к согласию об этом".

22. При рассмотрении статьи 4 основное внимание было сосредоточено на вопросе о том, следует ли объединить положения статьи 4, касающиеся уведомления об арбитраже, и положения статьи I7, касающиеся искового заявления. В поддержку выдвигался довод о том, что это будет способствовать ускорению арбитражного разбирательства.

23. Несмотря на то, что после обсуждения Комитет постановил не объединять статьи 4 и I7, он одобрил предложение о том, чтобы истцы имели право по своему выбору прилагать к уведомлению об арбитраже свое исковое заявление и тем самым выполнять предъявляемое к ним требование по статье I7 Регламента.

24. Комитет принял предложение о том, чтобы в интересах ускорения арбитражного разбирательства истец также имел выбор включать в уведомление об арбитраже имя арбитра, которого он назначает в соответствии с пунктом 1 статьи 8 или предлагает в соответствии с пунктом 2 статьи 7.

Статья 5

"Любая сторона может быть представлена адвокатом или агентом после сообщения другой стороне имени и адреса такого лица. Считается, что данное сообщение было направлено, если адвокат или агент от имени какой-либо стороны представляет уведомление об арбитраже, исковое заявление, письменное возражение ответчика или встречный иск".

25. Установилось общее согласие в том, что выражение "адвокатом или агентом" создает проблемы при переводе и будет пониматься неодинаково в различных правовых системах. Был поднят также вопрос о том, не будет ли слово "представлена" в первом предложении статьи 5 понято как исключающее возможность того, чтобы в подготовке и представлении доводов какой-либо стороны ей "помогал" неюрист. Комитет постановил, что по существу первое предложение статьи 5 должно основываться на статье VI (8) Правил международного торгового арбитража ЭКАДВ 1966 года, которая гласит: "Стороны имеют право при заслушании быть представлены лицами по их выбору или пользоваться услугами таких лиц".

26. После обсуждения Комитет не принял предложение ни об исключении второго предложения статьи 5, ни о требовании, чтобы лицо, выступающее от имени какой-либо стороны, представило доверенность от этой стороны.

Статья 6

"Если стороны заранее не договорились о числе арбитров (то есть один или три) и если в течение пятнадцати дней с момента получения ответчиком направленного истцом уведомления об арбитраже стороны не договорились о том, что будет лишь один арбитр, то назначаются три арбитра".

27. Комитет рассмотрел предложение о том, чтобы в случае, если стороны не смогли договориться о числе арбитров, статья 6 предусматривала, что в таком случае арбитражный суд должен состоять из единоличного арбитра, поскольку арбитражное разбирательство с единоличным арбитром проходит быстрее и требует меньше затрат.

28. После обсуждения Комитет постановил сохранить статью 6 в ее нынешней формулировке на том основании, что арбитражные суды, создаваемые *ad hoc* для заслушивания международных торговых споров, обычно имеют в своем составе трех арбитров.

29. Три представителя высказали свою оговорку по этому поводу и отметили, что они предпочитают, чтобы в случае отсутствия договоренности между сторонами относительно числа арбитров в состав арбитражного суда входил один арбитр.

Пункт 1 статьи 7

"Если назначается единоличный арбитр, то данный арбитр должен иметь иную национальность, чем стороны".

30. Комитет рассмотрел изложенный в пункте 1 статьи 7 принцип, согласно которому единоличный арбитр должен иметь иную национальность, чем национальность какой-либо из сторон, поскольку это способствует проявлению объективности и независимости со стороны единоличного арбитра. В этой связи предлагалось, чтобы требование разной национальности применялось только при назначении единоличного арбитра компетентным органом.

31. После обсуждения Комитет постановил ввести элемент гибкости путем замены пункта 1 статьи 7 положением о том, что при назначении единоличного арбитра необходимо учитывать такие соображения, которые могли бы обеспечить назначение объективного и независимого единоличного арбитра, учитывая также желательность назначения арбитра иной национальности, чем стороны.

Пункты 2 и 3 статьи 7

"2. Истец телеграммой или по телетайпу предлагает ответчику имена одного или более лиц, одно из которых должно выступать в качестве единоличного арбитра. Стороны стремятся достичь соглашения по вопросу о выборе единоличного арбитра в течение тридцати дней после получения ответчиком предложения истца.

3. Если по истечении этого срока стороны не достигли соглашения о выборе единоличного арбитра или если до истечения этого срока стороны пришли к выводу, что такого соглашения достичь невозможно, то единоличный арбитра назначается компетентным органом, который стороны определили ранее. Если определенный ранее компетентный орган не желает или не в состоянии действовать в качестве такового или если стороны не определили такой орган, то истец телеграммой или по телетайпу предлагает ответчику названия или имена одного или более учреждений или лиц, одно из которых должно выступать в качестве компетентного органа. Стороны стремятся достичь соглашения о выборе компетентного органа в течение пятнадцати дней после получения ответчиком предложения истца".

32. Обсуждение пунктов 2 и 3 статьи 7 основывалось в первую очередь на предложении упростить процедуру назначения единоличного арбитра. Было достигнуто общее согласие относительно того, что положения о назначении единоличного арбитра либо соглашением сторон, либо компетентным органом должны быть упрощены.

33. Комитет принял решение о том, что истец и ответчик должны быть поставлены в равное положение в отношении назначения единоличного арбитра, с тем чтобы любая сторона имела право начать процесс назначения, предложив имя лица, которое будет выступать в качестве единоличного арбитра, или обратившись к соответствующему компетентному органу с просьбой произвести такое назначение.

34. Комитет рассмотрел вопрос о том, следует ли определять в Регламенте методы, которым одна сторона будет сообщать другой стороне свои предложения относительно выбора единоличного арбитра или компетентного органа. Комитет, рассмотрев вопрос о том, следует ли требовать, чтобы такое сообщение было в письменной форме, принял решение воздерживаться от специальной конкретизации в Регламенте методов сообщения вышеуказанных предложений.

35. Было внесено предложение о том, чтобы для ускорения процесса назначения единоличного арбитра сторонам давалось лишь 30 дней, начиная с даты получения ответчиком уведомления об арбитражном разбирательстве для достижения соглашения о выборе единоличного арбитра. После обсуждения Комитет решил не принимать это предложение, но предусмотреть, что сторонам дается 30 дней после получения стороной первоначального предложения о выборе единоличного арбитра, в течение которых они должны достичь соглашения относительно единоличного арбитра.

36. Было высказано общее мнение о том, что положения пункта 3 статьи 7, касающиеся тех случаев, когда стороны не могут достичь соглашения о выборе единоличного арбитра в течение установленного времени и когда компетентный орган не назначен заранее, следует упростить. Комитет согласился с тем, чтобы пункты 2 и 3 статьи 7 Регламента были перестроены следующим образом:

а) любая сторона может предложить другой стороне имя лица, которое будет выступать в качестве единоличного арбитра, или название или имя компетентного органа, который произведет такое назначение;

б) в течение 30 дней после получения предложения другой стороной стороны могут достичь соглашения о выборе либо единоличного арбитра, либо компетентного органа;

с) если стороны не смогут достичь соглашения в течение установленных 30 дней, то они должны будут обратиться к компетентному органу, указанному в пункте 4 статьи 7 Регламента.

37. Обсуждался также вопрос о том, могут ли назначаться в качестве компетентного органа не только учреждения, подобные торговым палатам, но также и отдельные лица. Большинство делегатов высказалось за то, что в Регламенте не должно содержаться какого-либо определения компетентного органа, оставляя таким образом его выбор на усмотрение сторон в каждом конкретном случае.

Пункт 4 статьи 7

"4. Если по истечении этого срока стороны не достигли соглашения о выборе компетентного органа, то истец обращается с просьбой о решении этого вопроса либо:

а) к Генеральному секретарю Постоянного третейского суда в Гааге, либо

б) здесь необходимо указать соответствующий орган или учреждение, которое должно быть создано под эгидой Организации Объединенных Наций.

Органы, упомянутые в подпунктах a и b, могут потребовать от любой из сторон такую информацию, какую они считают необходимой для осуществления своих функций. Они сообщают обоим сторонам название выбранного ими компетентного органа".

38. Комитет рассмотрел предложение о создании органа Организации Объединенных Наций, который либо назначал бы единоличного арбитра, либо называл компетентный орган для выполнения этой функции в тех случаях, когда стороны не могут согласиться ни о выборе единоличного арбитра, ни о выборе компетентного органа. После обсуждения Комитет пришел к выводу, что будет достаточно, если в Регламенте будет предусмотрено, что сторона может просить Генерального секретаря Постоянного третейского суда в Гааге о назначении компетентного органа в таких случаях. Было высказано мнение о том, что обращения к Генеральному секретарю Постоянного третейского суда будут иметь место лишь в редких случаях, и поэтому нет необходимости создавать для этой цели особый орган Организации Объединенных Наций.

39. Комитету было сообщено, что Генеральный секретарь Постоянного третейского суда не будет готов принять на себя задачу непосредственного назначения единоличного арбитра. Поэтому он решил не включать в пункт 4 статьи 7 предложение, в соответствии с которым компетентный орган должен назначать арбитров непосредственно.

40. Комитет обсудил определенные административные аспекты направления такой просьбы Генеральному секретарю Постоянного третейского суда, такие как связанные с этим расходы и язык, на котором должна быть составлена просьба и вспомогательные документы. Комитет пришел к выводу, что в этой связи нет необходимости вводить особые положения. Секретарь Комиссии доложил, что он получил сообщение от Генерального секретаря Постоянного третейского суда в Гааге с указанием того, что за эту услугу не будет взиматься плата и что потребуется только возмещение расходов.

41. После обсуждения Комитет решил исключить из пункта 4 статьи 7 два последних предложения в конце этого пункта, поскольку их положения были сочтены очевидными и излишними. Как следствие его решения в отношении пунктов 2 и 3 статьи 7 (ср. пункты 34 и 38) Комитет также согласился с тем, что истец и ответчик должны иметь равное право на использование положений пункта 4 статьи 7.

Пункт 5 статьи 7

"5. Истец направляет компетентному органу копию уведомления об арбитраже, копию договора, из которого или относительно которого возник спор, и копию арбитражного соглашения, если оно не содержится в данном договоре".

42. Комитет отметил, что пункт 5 статьи 7 применяется в отношении всех компетентных органов, призванных назначать единоличного арбитра, независимо от того, был ли компетентный орган определен в соглашении сторон или назначен в соответствии с пунктом 4 статьи 7 Регламента.

43. Было высказано общее мнение о том, что это положение полезно, поскольку документация, полученная таким образом компетентным органом, облегчит назначение этим органом такого единоличного арбитра, который будет достаточно квалифицированным для рассмотрения данного спора.

Пункт 6 статьи 7

"6. Компетентный орган назначает единоличного арбитра в соответствии со следующим списком-процедурой:

- компетентный орган направляет обеим сторонам идентичный список, состоящий не менее чем из трех имен;

- в течение 15 дней после получения этого списка каждая сторона может возвратить его компетентному органу, исключив имя или имена, против которых она возражает, и пронумеровав оставшиеся в списке имена в том порядке, в каком она их предпочитает;
- по истечении вышеуказанного срока компетентный орган назначает единоличного арбитра из одобренного списка имен, возвращенного ему, в соответствии с порядком, в каком стороны их предпочитают.

Если по какой-либо причине назначение в соответствии с данной процедурой не может состояться, то компетентный орган вправе назначить единоличного арбитра по своему усмотрению.

Компетентный орган может потребовать от любой из сторон такую информацию, какую он считает необходимой для осуществления своих функций".

44. Комитет рассмотрел вопрос о том, следует ли сохранить список-процедуру назначения арбитра компетентным органом, предусмотренный в пункте 6 статьи 7.

45. По мнению одних, список-процедура является полезным, поскольку он предусматривает участие сторон в назначении арбитра компетентным органом. По мнению других, список-процедура является слишком сложным, чтобы его можно было сделать обязательным для компетентного органа, и поэтому предпочтение следует отдать такой системе, которая давала бы компетентному органу свободу выбора метода назначения.

46. После обсуждения Комитет принял решение о том, что пункт 6 статьи 7 должен предусматривать, что компетентный орган должен использовать список-процедуру, если стороны не договорятся об ином или компетентный орган не определит, что список-процедура в данном случае не годится.

Пункт 1 статьи 8

"1. Если назначаются три арбитра, то каждая сторона назначает одного арбитра. Назначенные таким образом два арбитра выбирают третьего арбитра, который выступает в качестве председателя арбитража".

47. Комитет согласился с тем, что этот пункт, касающийся состава арбитража из трех арбитров, должен быть сохранен в его нынешней формулировке.

Пункт 2 статьи 8

"2. Председательствующий арбитр имеет иную национальность, чем стороны".

48. Суть этого пункта обсуждалась Комитетом, когда он рассматривал аналогичное положение в пункте 1 статьи 7 о единоличном арбитраже. Комитет согласился с тем, что его решение относительно пункта 1 статьи 7 должно быть отражено в тексте пункта 2 статьи 8.

Пункт 3 статьи 8

"3. Если в течение пятнадцати дней после получения уведомления истца о назначении арбитра ответчик не уведомил истца телеграммой или по телетайпу о назначенном им арбитра, то истец:

а) если стороны заранее определили компетентный орган, обращается к этому органу с просьбой назначить второго арбитра;

б) если ранее определенный компетентный орган не желает или не в состоянии действовать в качестве такового или если стороны не определили такой орган, обращается в любой орган, указанный в пункте 4 статьи 7, с просьбой определить компетентный орган.

Компетентный орган вправе назначать второго арбитра по своему усмотрению".

49. Было достигнуто общее согласие с содержанием этого пункта. Однако Комитет пришел к согласию и о том, что истцы и ответчики должны находиться в равном положении по смыслу пункта 3 статьи 8 и что не должны накладываться какие-либо ограничения на методы, используемые одной стороной для направления другой стороне уведомления относительно имени арбитра, назначенного первой стороной.

Пункт 4 статьи 8

"4. Если в течение пятнадцати дней после назначения второго арбитра эти два арбитра не достигнут соглашения о выборе председательствующего арбитра, то истец телеграммой или по телетайпу предлагает ответчику имена одного или более лиц, одно из которых будет выступать в качестве председательствующего арбитра. Стороны стремятся достичь соглашения о выборе председательствующего арбитра в течение тридцати дней после получения ответчиком предложения истца".

50. Комитет рассмотрел вопрос о сроке, в течение которого два арбитра, назначенные в соответствии с пунктами 1-3 статьи 8, должны достичь соглашения о выборе председательствующего арбитра. Все согласились с тем, что этот выбор является чрезвычайно важным, и Комитет поэтому счел оправданным продлить этот срок с 15 до 30 дней, с тем чтобы дать арбитрам возможность снестись между собой и обсудить этот вопрос.

51. Комитет рассмотрел предложение об изменении пункта 4 статьи 8 таким образом, чтобы в случае, если два арбитра не смогли достичь соглашения о выборе председательствующего арбитра в течение установленного срока в 30 дней, назначение председательствующего арбитра осуществлялось компетентным органом без требования от сторон вновь попытаться достичь соглашения о выборе председательствующего арбитра. Было указано, что такое требование неправомерно затянуло бы разбирательство. После обсуждения этого вопроса Комитет постановил не принимать это предложение.

52. Один из представителей отметил, что в соответствии с внутригосударственным правом его страны третий арбитр должен быть "супер-арбитром", а не председательствующим арбитром.

Пункт 5 статьи 8

"5. Если по истечении этого срока стороны не достигли соглашения о выборе председательствующего арбитра или если до истечения этого срока стороны пришли к выводу, что такого соглашения достичь невозможно, то председательствующий арбитр назначается компетентным органом, который стороны определили ранее. Если определенный ранее компетентный орган не желает или не в состоянии действовать в качестве такового или если стороны не определили такой орган, то истец телеграммой или по телетайпу предлагает ответчику названия или имена одного или более учреждений или лиц, одно из которых будет выступать в качестве компетентного органа. Стороны стремятся достичь соглашения о выборе компетентного органа в течение пятнадцати дней после получения ответчиком предложения истца".

53. Комитет рассмотрел содержание этого пункта в ходе обсуждения им аналогичных положений пункта 3 статьи 7, касающихся вопроса о назначении единоличного арбитра. Комитет пришел к согласию о том, что решения, принятые в отношении пункта 3 статьи 7, должны быть отражены в тексте пункта 5 статьи 8.

Пункт 6 статьи 8

"6. Если по истечении этого срока стороны не достигли соглашения о выборе компетентного органа, то истец обращается к какому-либо из органов, указанных в пункте 4 статьи 7, с просьбой определить компетентный орган. Орган, которому направлена такая просьба, вправе потребовать от любой из сторон такую информацию, какую он считает необходимой для осуществления своих функций. Он сообщает обеим сторонам название выбранного им компетентного органа. Компетентный орган вправе потребовать от любой из сторон такую информацию, какую он считает необходимой для осуществления своих функций".

54. Комитет рассмотрел содержание этого пункта в ходе обсуждения аналогичных положений пункта 4 статьи 7, касающихся вопроса о назначении единоличного арбитра. Комитет пришел к согласию о том, что решения, принятые в отношении пункта 4 статьи 7, должны быть отражены в тексте пункта 6 статьи 8.

Пункт 7 статьи 8

"7. Истец направляет компетентному органу копию уведомления об арбитраже, копию договора, из которого или относительно которого возник спор, и копию арбитражного соглашения, если оно не содержится в данном договоре".

55. Комитет рассмотрел содержание этого пункта в ходе обсуждения им аналогичных положений пункта 5 статьи 7. Комитет пришел к согласию о том, что решение, принятое в отношении пункта 5 статьи 7, равным образом относится к пункту 7 статьи 8.

Пункт 8 статьи 8

"8. Компетентный орган назначает председательствующего арбитра в соответствии с положениями пункта 6 статьи 7".

56. Поскольку этот пункт представляет собой лишь перекрестную ссылку на пункт 6 статьи 7, решения, принятые Комитетом в отношении пункта 6 статьи 7, равным образом применяются к пункту 8 статьи 8.

Пункт 1 статьи 9

"1. Любая из сторон вправе дать отвод любому арбитру, включая единоличного арбитра или председательствующего арбитра, независимо от того, был ли данный арбитр:

- первоначально предложен или назначен ею, или
- назначен другой стороной или компетентным органом, или
- выбран обеими сторонами или другими арбитрами,

если имеются обстоятельства, вызывающие оправданные сомнения в отношении беспристрастности и независимости данного арбитра".

57. Комитет рассмотрел и решил принять предложение разрешить любой стороне давать отвод назначенному ею арбитру лишь по причинам, которые были неизвестны этой стороне во время назначения ею этого арбитра.

58. По общему согласию текст пункта 1 статьи 9 следует упростить.

Пункт 2 статьи 9

"2. Обстоятельства, упомянутые в пункте 1 этой статьи, включают в себя любую финансовую или личную заинтересованность арбитра в исходе арбитражного разбирательства или любую семейную связь или любую коммерческую связь в настоящем или в прошлом арбитра с любой из сторон или ее адвокатом или агентом".

59. Комитет рассмотрел вопрос об исключении этого пункта. Было отмечено, что пункт 2 статьи 9 должен быть исключен, поскольку общее правило относительно оснований для отвода, содержащееся в пункте 1 статьи 9, является достаточным.

60. После обсуждения Комитет постановил исключить пункт 2 статьи 9.

Пункт 3 статьи 9

"3. Будущий арбитр сообщает тем, кто обращается к нему в связи с возможным его назначением, любые обстоятельства, которые могут вызвать оправданные сомнения в отношении его беспристрастности или независимости. Арбитр, будучи уже назначенным или выбранным, сообщает о таких обстоятельствах сторонам, за исключением случаев, когда они уже были информированы об этих обстоятельствах".

61. Комитет рассмотрел пункт 3 статьи 9 и постановил сохранить этот пункт в его нынешней формулировке.

Пункт 1 статьи 10

"1. Отвод арбитру должен быть заявлен в течение 30 дней после того, как о его назначении было сообщено заявляющей отвод стороне, или в течение 30 дней после того, как обстоятельства, упомянутые в статье 9, стали известны данной стороне".

62. Комитет рассмотрел вопрос о сроке, в течение которого арбитру может быть заявлен отвод. Было достигнуто согласие о том, что заявлять отводы следует в срочном порядке и что по этой причине срок, в течение которого любая из сторон может заявить отвод любому арбитру, должен быть сокращен до 15 дней.

Пункт 2 статьи 10

"2. Уведомление об отводе направляется другой стороне и отводимому арбитру. Такое уведомление составляется в письменной форме и содержит причины отвода".

63. Комитет постановил сохранить этот пункт при условии внесения в него изменения, в соответствии с которым уведомление об отводе должно сообщаться всем членам арбитражного трибунала, состоящего из трех членов, а не только тому арбитру, которому заявлен отвод.

Пункт 3 статьи 10

"3. Когда отвод арбитру был заявлен одной из сторон, другая сторона может согласиться с данным отводом. Арбитр также может после отвода уйти со своего поста. В обоих случаях новый арбитр назначается или выбирается в соответствии с процедурой, применяемой в отношении назначения или выбора арбитра, как предусмотрено в статье 7 или 8".

64. Было решено сохранить существо этого пункта.

65. Комитет отметил, что согласие другой стороны с отводом или уходом арбитра, которому был заявлен отвод, со своего поста не обязательно подразумевает принятие или признание того, что основания для такого отвода являются действительными. Комитет также пришел к согласию о том, что пункт 3 статьи 10 следует изменить таким образом, чтобы разъяснить, что, когда отводимый арбитр освобождает свой пост, используя для этого один из двух способов, предусмотренных пунктом 3 статьи 10, процесс назначения снова начинается осуществлением предусмотренной статьей 7 или 8 процедуры назначения нового арбитра, даже в том случае, если в ходе процесса назначения отводимого арбитра какая-либо из сторон не осуществила свое право назначать арбитра или принимать участие в его назначении.

Статья 11

"1. Если другая сторона не согласна с отводом и отводимый арбитр не уходит со своего поста, то решение по отводу принимается:

а) если первоначальное назначение было осуществлено компетентным органом, то этим органом;

б) если первоначальное назначение не было осуществлено компетентным органом, однако этот компетентный орган был заранее определен, то этим органом;

с) во всех других случаях - компетентным органом, который должен быть определен в соответствии с положениями статьи 7 или 8.

2. Если в случаях, упомянутых в подпунктах а, б и с пункта 1, компетентный орган поддерживает отвод, то новый арбитр назначается или избирается в соответствии с процедурой, применимой к назначению или выбору арбитра, как предусмотрено в статье 7 или 8, но в случаях, когда данная процедура предусматривает определение компетентного органа, назначение арбитра осуществляется компетентным органом, вынесшим решение по отводу".

66. Комитет рассмотрел этот вопрос и решил сохранить существо пунктов 1 и 2 статьи 11.

67. Во время обсуждения было отмечено, что в соответствии с национальным законодательством некоторых государств решение об отводе арбитров первоначально принимается арбитражным судом, а затем компетентным судом.

Пункт 1 статьи I2

"1. В случае смерти или отставки арбитра в ходе арбитражного разбирательства заменяющий арбитр назначается или выбирается в соответствии с процедурой назначения или выбора арбитра, предусмотренной в статье 7 или 8".

68. Комитет принял это положение без изменений.

Пункт 2 статьи I2

"2. В случае невозможности исполнения арбитром своих обязанностей или его бездействия в отношении отвода или замены арбитра применяется процедура, предусмотренная в статьях I0 и I1".

69. После обсуждения Комитет решил сохранить существо данного пункта.

70. Однако было отмечено, что слова "невозможности исполнения своих обязанностей" допускают двойное толкование, так как не ясно, касаются ли они как физической невозможности, т.е. серьезной болезни, так и юридической невозможности, т.е. несовершеннолетия или психической болезни арбитра. Комитет согласился с тем, что эти слова необходимо заменить объективным заявлением о том, что пункт 2 статьи I2 касается всех обстоятельств, которые вызывают юридическую или физическую невозможность исполнения арбитром своих обязанностей.

Пункт 3 статьи I2

"3. В случае замены единоличного или председательствующего арбитра повторяются все слушания, которые имели место до этой замены. В случае замены любого другого арбитра такие предыдущие слушания повторяются по усмотрению арбитража".

71. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что этот пункт должен быть отдельной статьей и должен касаться замены арбитров в соответствии со статьей I1 и статьей I2 Регламента.

72. Было выражено мнение о том, что Регламент должен предусматривать повторение всех слушаний в случае замены арбитра, если стороны не договорились об ином. Была выражена и другая точка зрения о том, что это положение является нежелательным, так как оно приведет к задержкам в разбирательстве и к росту арбитражных расходов.

73. Комитет также рассмотрел предложение о том, что слушания, которые имели место ранее, должны быть повторены в обязательном порядке только в случае замены единоличного арбитра и что во всех других случаях вопрос о повторении предыдущих слушаний предоставляется на усмотрение арбитража.

74. После обсуждения Комитет решил сохранить положение о том, что в случае замены единоличного или председательствующего арбитра

повторяются все слушания, которые имели место до этой замены и что в случае замены любого другого арбитра такие предыдущие слушания повторяются по усмотрению арбитража.

Статья I3

"В случаях, когда в связи с назначением арбитров стороны или компетентный орган предлагают имена одного или более лиц, необходимо представить полные имена, адреса и данные о национальной принадлежности этих лиц, сопровождаемые, насколько это возможно, описанием их квалификации для назначения в качестве арбитров".

75. После обсуждения Комитет решил сохранить существо настоящей статьи, но поместить ее сразу же после статьи 8 Регламента.

Пункт 1 статьи I4

"1. С соблюдением настоящего Регламента арбитры могут осуществлять арбитражное разбирательство таким образом, какой они считают надлежащим, при условии равного и беспристрастного отношения к сторонам".

76. Было достигнуто соглашение о необходимости расширить понятие "беспристрастного" отношения арбитров к сторонам. Комитет решил, что к пункту 1 статьи I4 необходимо добавить разъяснительное положение о том, что арбитры должны предоставлять каждой стороне все возможности для представления ее дела и участия во всех этапах арбитражного разбирательства.

77. Было выдвинуто предложение о том, что в статье I4 должно содержаться положение, позволяющее арбитрам возлагать на компетентный орган или секретариат арбитража административные и секретарские задачи, возникающие в ходе арбитражного разбирательства. Комитет решил отказаться от этого предложения на том основании, что такое положение не является необходимым, так как в соответствии с пунктом 1 статьи I4 арбитрам предоставляется возможность "осуществлять арбитражное разбирательство таким образом, какой они считают надлежащим". Было отмечено, что Регламент не исключает такое делегирование.

Пункт 2 статьи I4

"2. Если какая-либо из сторон обратится с соответствующей просьбой, арбитры проводят слушания с представлением показаний свидетелей, включая показания экспертов, или с представлением устных аргументов. В случае отсутствия такой просьбы арбитры принимают решение о том, проводить ли такие слушания или осуществлять разбирательство только лишь на основании документов и других письменных материалов".

78. Комитет рассмотрел вопрос об обстоятельствах, при которых арбитры должны проводить слушания в ходе арбитражного разбирательства.

79. Было выдвинуто предложение о том, что в качестве общего правила арбитры должны проводить слушания, если только обе стороны не просят о том, чтобы такие слушания не проводились. Было также выдвинуто предложение о том, что, если обе стороны не обращаются с просьбой о проведении слушаний, арбитры имеют право решать вопрос о проведении слушаний. Комитет решил сохранить компромиссное решение, содержащееся в пункте 2 статьи I4, и конкретно указать, что любая сторона может просить на любом этапе арбитражного разбирательства о проведении слушаний.

Пункт 3 статьи I4

"3. Все документы или информация, представленные одной из сторон арбитрам, одновременно передаются этой стороной другой стороне".

80. Комитет рассмотрел предложение, согласно которому в этом пункте должно предусматриваться, что арбитры могут использовать любую информацию, предоставленную им одной из сторон, только в том случае, если было доказано, что эта информация была также передана другой стороне. Это предложение не было принято на том основании, что оно вызовет серьезные проблемы в практике арбитров. Комитет решил сохранить пункт 3 статьи I4 в его существующей формулировке.

Пункт 1 статьи I5

"1. Если стороны не достигли соглашения в отношении места ведения арбитражного разбирательства, такое место устанавливается арбитрами".

81. Комитет рассмотрел вопрос о необходимости добавления к этому пункту положения с изложением одного или нескольких факторов, которые арбитры должны учитывать при решении вопроса о месте ведения арбитражного разбирательства, в том случае, если стороны не договорились о выборе такого места.

82. Было выражено мнение, что в пункте 1 статьи I5 должна содержаться рекомендация о том, что арбитры при выборе места арбитражного разбирательства должны обращать внимание на требования конкретного арбитражного разбирательства. Однако, согласно другой точке зрения, такое положение будет слишком ограничительным, так как арбитры также должны рассматривать вопрос, в частности, о том, удобно ли это место для них самих, а также, что еще более важно, о связанных с этим расходах.

83. Комитет решил добавить к пункту 1 статьи I5 слова о том, что при выборе места арбитражного разбирательства арбитры должны обращать внимание на обстоятельства каждого конкретного арбитражного разбирательства.

Пункт 2 статьи I5

"2. Арбитры могут определить место арбитража в пределах страны или города, о которых было достигнуто согласие между

сторонами. Они могут заслушивать свидетелей или проводить промежуточные заседания для консультаций между собой в любом месте, которое они считают надлежащим, с учетом требований арбитража".

84. Рассмотрев редакционные предложения, Комитет решил сохранить существо пункта 2 статьи I5.

Пункт 3 статьи I5

"3. Арбитры могут проводить свои заседания в любом месте, которое они считают надлежащим, для осмотра товаров, другого имущества или документов. Стороны должны быть заранее информированы, с тем чтобы они имели возможность присутствовать при таком осмотре".

85. После обсуждения Комитет решил сохранить пункт 3 статьи I5 в настоящей формулировке.

Пункт 4 статьи I5

"4. Решение выносится в месте проведения арбитража".

86. Комитет рассмотрел вопрос о том, требует ли настоящая формулировка пункта, чтобы арбитражные решения были вынесены, изложены в письменной форме и подписаны всеми членами арбитража в месте проведения арбитража. Отмечалось, что часто в арбитражной практике арбитры покидали место проведения арбитража после рассмотрения дела и затем излагали в письменной форме и подписывали решение не в том месте, где проводился арбитраж.

87. Комитет отметил, что цель пункта 4 статьи I5 заключается в обеспечении соответствия с Нью-Йоркской конвенцией о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года и в связи с этим в нем почти точно воспроизводится формулировка этой Конвенции. Для содействия признанию и приведению в исполнение арбитражных решений в соответствии с этой Конвенцией Комитет решил сохранить в основном настоящий текст пункта 4 статьи I5.

88. Комитет не принял предложение о включении пункта 4 статьи I5 в статью 27 этого Регламента, касающуюся формы арбитражных решений и последствий их вынесения. Отмечалось, что место проведения арбитража имеет важное значение не в отношении формы арбитражных решений и последствий их вынесения, а в отношении таких вопросов, как определение приемлемого процессуального права, регулирующего порядок арбитражного разбирательства.

Пункты 1 и 2 статьи I6

"1. С учетом соглашения, заключенного сторонами, арбитры сразу же после своего назначения определяют язык или языки, которые должны использоваться в ходе разбирательства. Это определение применяется к исковому заявлению, письменному

возражению ответчика и к любым другим письменным заявлениям и, если проводится устное разбирательство, к языку или языкам, которые должны использоваться в ходе такого разбирательства.

2. Арбитры могут издать приказ о том, чтобы любые документы, приложенные к исковому заявлению или к письменному возражению ответчика, и любые дополнительные документы или вещественные доказательства, представленные в ходе разбирательства на языке подлинника, сопровождалось переводом на язык или языки, о которых согласились стороны или которые были определены арбитрами".

89. После обсуждения Комитет решил сохранить статью I6 в ее настоящей формулировке.

90. Отмечалось, что в тех случаях, когда арбитры определяют язык или языки, которые должны использоваться в ходе арбитражного разбирательства, арбитры могут консультироваться со сторонами до принятия решения.

Пункт 1 статьи I7

"1. В течение срока, устанавливаемого арбитрами, истец направляет ответчику и каждому из арбитров исковое заявление в письменной форме. К нему должны быть приложены копия договора и арбитражного соглашения, если оно не содержится в самом договоре".

91. После обсуждения Комитет сохранил существо этого пункта. Однако в результате своего решения, принятого в отношении статьи 4, Комитет решил внести в пункт 1 статьи I7 изменение, предусматривающее, что исковое заявление не должно направляться в соответствии со статьей I7, если истец приложил такое заявление к своему уведомлению об арбитраже.

Пункт 2 статьи I7

"2. Исковое заявление должно включать в себя следующие данные:

- a) названия и адреса сторон;
- b) изложение фактов, подтверждающих иск;
- c) спорные вопросы;
- d) искомое средство защиты.

Истец может приложить к своему исковому заявлению все документы, которые он считает уместными, или может добавить ссылку на документы, которые он представит в будущем".

92. При обсуждении этого пункта главным образом рассматривался вопрос о том, следует ли требовать от истца включения в его исковое заявление полного изложения фактов, на основании которых он представляет свой иск, и краткого изложения доказательств, подтверждающих эти факты. Было высказано мнение о том, что такое требование ускорит арбитражное разбирательство, поскольку оно дает возможность раньше узнать доказательства, которые другая сторона намерена сообщить. Однако, по мнению других, такое требование будет невыполнимым и не принесет полезных результатов, поскольку лишь после обмена исковым заявлением и письменным возражением ответчика стороны могут действительно принять решение о доказательствах, на которых они будут основываться при защите своих соответствующих позиций.

93. Комитет выступил против введения правила, обязывающего истца включать в свое исковое заявление краткое изложение доказательств, на основании которых он намерен подтверждать свой иск. Однако было решено добавить в статью 20 дополнительный пункт, в соответствии с которым арбитрам конкретно разрешается требовать от стороны краткого изложения доказательств, подтверждающих факты, изложенные этой стороной в ее исковом заявлении или письменном возражении ответчика.

94. Комитет не согласился с предложением о том, чтобы в соответствии с пунктом 2 статьи I7 истец прилагал к исковому заявлению документы или перечень документов, на которых он основывается. Однако Комитет согласился с тем, чтобы истцу было разрешено включать по его выбору ссылку на "документы или другие доказательства", которые он намерен представить.

Пункт 3 статьи I7

"3. В ходе арбитражного разбирательства иск, с разрешения арбитров, может быть дополнен или изменен при условии, что ответчик получит возможность осуществить свое право на защиту в отношении этого изменения".

95. Комитет рассмотрел вопрос о целесообразности сохранения этого пункта. В соответствии с одним мнением, истцу следует предоставить право дополнять или изменять его иск без разрешения арбитров. Согласно другому мнению, положение, требующее, чтобы истец получил разрешение арбитров до того, как ему будет разрешено изменить свой иск, имеет важное значение, поскольку оно не возмущает истцу задерживать арбитражное разбирательство посредством постоянного изменения его иска.

96. Было решено внести изменения в структуру пункта 3 статьи I7, с тем чтобы он в общих выражениях разрешал истцу дополнять или изменять его иск, однако также предусматривал, что иск не может быть изменен, если измененный иск будет выходить за пределы действия арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения или если арбитры определили, что конкретные изменения не являются надлежащими.

97. Один представитель высказал оговорку в отношении положений пункта 3 статьи I7 и заявил, что он предпочитает установление процедуры, которая не разрешает истцу дополнять или изменять его иск.

Пункт 1 статьи I8

"1. В течение срока, устанавливаемого арбитрами, ответчик направляет истцу и каждому из арбитров свое письменное возражение по иску".

98. После рассмотрения вопроса о включении в настоящий пункт положения о минимальном сроке, предоставляемом арбитрами ответчику для направления его возражения по иску, Комитет решил сохранить этот пункт в его нынешней формулировке.

Пункт 2 статьи I8

"2. В письменном возражении ответчика по иску содержатся ответы на данные, указанные в подпунктах b, c и d искового заявления (статья I7, пункт 2). Ответчик может приложить к своему письменному возражению документы, на которые он опирается в своей защите, или может добавить ссылку на документы, которые он представит в будущем".

99. Комитет постановил сохранить существо этого пункта. Однако в соответствии с принятым решением по пункту 2 статьи I7 (см. пункт 94 выше) Комитет решил изменить пункт 2 статьи I8 таким образом, чтобы разрешить ответчику ссылаться в своем возражении по иску на "документы или другие доказательства", которые он намеревается представить.

Пункт 3 статьи I8

"3. В своем письменном возражении ответчик может предъявить встречный иск, вытекающий из того же договора, или предъявить иск, вытекающий из того же договора, в целях зачета".

100. Комитет рассмотрел вопрос о том, следует ли разрешить ответчику предъявлять встречный иск или требовать зачета после того, как он направил свое возражение по иску.

101. Было выражено мнение о том, что встречные иски и иски, предъявляемые в целях зачета, должны рассматриваться арбитражными трибуналами, только если они предъявляются в возражении по иску, и что, следовательно, пункт 3 следует сохранить в его нынешней формулировке. Для того чтобы обеспечить ответчикам такую же гибкость, которой пользуются истцы в отношении изменения своих исков согласно пункту 3 статьи I7, было предложено, с другой стороны, предусмотреть в пункте 3 статьи I8, что встречный иск или зачет может предъявляться в возражении по иску "или на более поздней стадии арбитражного разбирательства, если арбитры решают, что такая задержка оправдана существующими обстоятельствами".

IO2. После рассмотрения этого вопроса Комитет решил изменить пункт 3 статьи I8 таким образом, чтобы позволить ответчику предъявлять встречный иск или требовать зачета после того, как он направил свое возражение по иску, при том условии, что арбитры считают задержку с предъявлением встречного иска или требованием зачета оправданной.

Пункт 4 статьи I8

"4. Положения пунктов 2 и 3 статьи I7 применяются в отношении встречного иска и иска, предъявленного в целях зачета".

IO3. Комитет рассмотрел вопрос о целесообразности того, чтобы позволить ответчикам вносить изменения или дополнения в свои возражения по иску.

IO4. Было высказано мнение, что ответчикам следует разрешить вносить изменения в свои возражения по иску с разрешения арбитров таким же образом и на тех же условиях, на каких истцам разрешено вносить изменения в свои исковые заявления в соответствии с пунктом 3 статьи I7. Согласно другой точке зрения, ответчикам не следует предоставлять этого права, так как это может привести к затягиванию арбитражного разбирательства и к росту арбитражных расходов.

IO5. После обсуждения Комитет согласился с тем, что, поскольку истцы имеют право изменять свои исковые заявления, ответчикам следует предоставить право изменять свои возражения по иску. Комитет также решил включить положения о праве изменять или дополнять исковые заявления или возражения по иску в новую статью I8 бис и, следовательно, опустить пункт 3 статьи I7 и сохранить в пункте 4 статьи I8 только перекрестную ссылку на пункт 2 статьи I7.

IO6. Один из представителей высказал оговорку и заявил, что, по его мнению, не следует разрешать вносить какие-либо изменения в исковые заявления или возражения по иску.

Пункты 1 и 2 статьи I9

"1. Арбитры вправе выносить постановления по возражениям об отсутствии у них компетенции, включая любые возражения в отношении существования или действительности арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения.

2. Арбитры вправе устанавливать существование или действительность договора, часть которого составляет арбитражная оговорка. В целях статьи I9 арбитражная оговорка, которая составляет часть договора и которая предусматривает арбитражное разбирательство в соответствии с настоящими Правилами, рассматривается в качестве соглашения, не зависящего от других условий данного договора. Решение арбитров о том, что данный договор ничтожен, не влечет за собой автоматически недействительности арбитражной оговорки".

IO7. Обсудив этот вопрос, Комитет постановил сохранить нынешнюю формулировку пунктов 1 и 2 статьи I9.

Пункт 3 статьи I9

"3. Заявление о том, что арбитры не обладают надлежащей компетенцией, делается не позже, чем в письменном возражении ответчика по иску или, в отношении встречного иска, в ответе на встречный иск. Если такого рода заявление делается на более поздней стадии, то арбитры, тем не менее, могут признать это заявление при условии, что задержка в его подаче оправдана существующими обстоятельствами".

IO8. Комитет рассмотрел предложение о том, что второе предложение этого пункта, касающееся подачи заявления об отсутствии у арбитров надлежащей компетенции позже, чем в письменном возражении ответчика по иску, является ненужным и должно быть опущено. Было отмечено, что существо этого предложения уже выражено в новой статье I8 бис, которая позволяет вносить изменения в возражение по иску, и в пункте 1 статьи I4, который позволяет арбитрам "осуществлять арбитражное разбирательство таким образом, какой они считают надлежащим".

109. Комитет постановил опустить второе предложение пункта 3 статьи 19.

Пункт 4 статьи 19

"4. Арбитры могут вынести постановление по такому заявлению, рассматривая его в качестве предварительного вопроса, или могут приступить к арбитражному разбирательству и вынести по нему постановление в своем окончательном решении".

110. Комитет рассмотрел предложение о том, чтобы потребовать от арбитров выносить постановления по заявлениям об отсутствии у них компетенции, рассматривая их в качестве предварительных вопросов. Было заявлено, что принятие этого предложения приведет к значительной экономии для сторон при разборе тех дел, по которым арбитры поддерживают заявления в отношении их компетенции. В ответ на это было указано, что предпочтительнее сохранить гибкость, предоставляемую арбитрам нынешней формулировкой пункта 4 статьи 19, так как она отвечает положениям по данному вопросу, содержащимся в международных конвенциях и во многих национальных законах.

111. Обсудив этот вопрос, Комитет постановил сохранить гибкость, предоставляемую арбитрам пунктом 4 статьи 19 в отношении того, чтобы выносить постановления по заявлениям об их компетенции либо в качестве предварительного вопроса, либо в своем окончательном решении; однако он решил конкретно предусмотреть в этом пункте, что, как общее правило, арбитры должны выносить постановление по таким заявлениям, рассматривая их в качестве предварительного вопроса.

Пункт 1 статьи 20

"1. Арбитры принимают решение по вопросу о том, какие последующие заявления, в дополнение к исковому заявлению или письменному возражению ответчика по иску, требуются от сторон или могут быть представлены ими, и устанавливают сроки для представления таких заявлений. Однако если стороны согласились о последующем обмене письменными заявлениями, то арбитры принимают такие заявления".

112. Комитет решил сохранить первое предложение этого пункта в его нынешней формулировке, но опустить второе предложение, касающееся обмена письменными заявлениями между сторонами (*replique* и *duplique*) в дополнение к обмену исковыми заявлениями и письменными возражениями ответчика по иску. Была достигнута общая договоренность в отношении того, что арбитры должны по собственному усмотрению допускать такие дальнейшие заявления по просьбе только одной из сторон и что, следовательно, второе предложение пункта 1 статьи 20 должно быть опущено.

Пункт 2 статьи 20

"2. Если в письменном возражении ответчика содержится встречный иск, арбитры предоставляют истцу возможность представить письменный ответ на этот иск".

II3. Комитет решил, что вопрос, рассматриваемый в пункте 2 статьи 20, уже охвачен статьей I8 и что поэтому данный пункт следует исключить.

Пункт 3 статьи 20

"3. В любое время в ходе арбитражного разбирательства арбитры вправе требовать от сторон представления дополнительных документов или вещественных доказательств в течение устанавливаемого ими срока".

II4. Комитет рассмотрел предложение об исключении этого пункта на том основании, что в соответствии с общим положением пункта 1 статьи I4 арбитры уже уполномочены требовать от сторон представления документов или других доказательств в ходе арбитражного разбирательства.

II5. В результате обсуждений Комитет пришел к выводу, что пункт 3 статьи 20 является полезным и что поэтому существо его следует сохранить. Однако Комитет постановил, что, поскольку пункт 3 касается права арбитров требовать от сторон представления документов или других доказательств, а пункт 1 этой статьи касается их права требовать от сторон представления дополнительных письменных заявлений, пункт 3 статьи 20 следует выделить в отдельную статью, которая будет следовать сразу же за статьей 20.

II6. Комитет постановил дополнить новую статью:

а) пунктом, излагающим общий принцип, предусматривающий, что каждая сторона должна доказать факты, на основании которых она представляет свой иск или возражение по иску;

б) пунктом, ясно указывающим, что арбитры могут требовать от каждой из сторон краткий перечень документов и других доказательств, которые эта сторона намерена представить в подтверждение ее иска или возражения по иску.

II7. Комитет далее постановил включить в статью 20 в качестве отдельного пункта существо статьи 2I, с тем чтобы статья 20 состояла из первого предложения нынешнего пункта 1 статьи 20 и существа нынешней статьи 2I.

II8. Комитет согласился с тем, что для того, чтобы избежать неожиданностей при заслушивании, арбитражный суд может затребовать представление заранее другой стороне и арбитражному суду краткой сводки документов и других доказательств, которые одна из сторон намеревается представить.

Статья 21

"Сроки, установленные арбитрами для представления письменных заявлений, не должны превышать 45 дней, а в случае представления исковых заявлений - 15 дней. Однако арбитры могут продлить эти сроки, если они придут к выводу, что такое продление является оправданным".

I19. После рассмотрения вопроса о целесообразности сокращения максимального срока, который арбитры обычно дают сторонам для представления письменных заявлений, с 45 дней до 30 дней, Комитет решил сохранить 45-дневный срок.

I20. Комитет постановил, что в этой статье не должно содержаться какое-либо специальное положение, касающееся представления исковых заявлений.

Пункт 1 статьи 22

"1. В случае проведения устного разбирательства арбитры направляют сторонам соответствующие заблаговременные уведомления о дате, времени и месте такого разбирательства".

I21. После обсуждения Комитет решил сохранить нынешнюю формулировку этого пункта.

Пункт 2 статьи 22

"2. Если должны быть заслушаны показания свидетелей, то по меньшей мере за 15 дней до слушания каждая сторона сообщает арбитрам и другой стороне имена и адреса свидетелей, которых она намеревается вызвать, и язык, на котором эти свидетели будут давать свои показания".

I22. Было рассмотрено предложение о включении в этот пункт положения, требующего, чтобы любая сторона по меньшей мере за 15 дней до слушания сообщала арбитрам и другой стороне не только имена и адреса свидетелей, которых она намеревается вызвать, но и вопросы, по которым свидетелям будет предложено давать показания.

I23. Комитет придерживался мнения, что такая информация, предоставляемая до слушания в отношении вопросов, по которым свидетели будут давать показания в ходе разбирательства, является полезной, поскольку она дает возможность арбитрам и другой стороне надлежащим образом подготовиться к разбирательству, и поэтому он принял это предложение.

Пункт 3 статьи 22

"3. Арбитры принимают меры для осуществления устного перевода устных заявлений, сделанных в ходе разбирательства, и составления стенографических отчетов, если они считают это необходимым по обстоятельствам дела или, если стороны согласились на это и уведомили арбитров о таком соглашении не менее чем за 15 дней до слушания".

I24. Комитет рассмотрел предложение об исключении этого пункта на том основании, что предмет этой статьи уже в достаточной степени рассмотрен в статье I6, посвященной языку, который должен использоваться при арбитражном разбирательстве, и в пункте 1 статьи I4, посвященном свободе действий арбитров в отношении проведения арбитражного разбирательства.

I25. Было достигнуто общее соглашение о том, что положения пункта 3 статьи 22 являются полезными, поскольку изложенные в этом пункте важные вопросы, например, необходимые меры, принимаемые арбитрами для обеспечения письменного перевода и составления официальных отчетов, отдельно не рассматриваются в какой-либо другой статье Регламента. Поэтому Комитет решил сохранить существо пункта 3 статьи 22. Хотя Комитет изменил слова "стенографический отчет" на слово "протокол", было решено, что стенографические отчеты при этом не исключаются.

Пункт 4 статьи 22

"4. Слушания проходят при закрытых дверях, если стороны не договорились об ином. По соглашению сторон арбитры могут разрешить иным лицам, помимо сторон и их адвокатов или агентов, присутствовать во время слушания. В ходе дачи показаний другими свидетелями арбитры могут потребовать удаления любого свидетеля или свидетелей. Арбитры также свободны определять способ допроса свидетелей".

I26. Было достигнуто общее соглашение о том, что второе предложение этого пункта, предусматривающее, что по согласию сторон арбитры могут разрешить иным лицам, помимо сторон или лиц, связанных с одной из сторон, присутствовать во время слушания, следует исключить, поскольку его содержание включено в более общее положение, содержащееся в первом предложении, определяющем, что слушания проходят при закрытых дверях, если стороны не договорились об ином.

I27. Был рассмотрен вопрос о том, следует ли удалять свидетелей во время дачи показаний другими свидетелями. Отмечалось, что в некоторых правовых системах свидетелям разрешается присутствовать лишь при даче показаний, в то время как в других правовых системах свидетели, особенно свидетели-эксперты, обычно не удаляются. Комитет решил сохранить третье предложение пункта 4 статьи 22, в котором предусматривается, что арбитры могут потребовать удаления свидетелей в ходе дачи показаний другими свидетелями.

I28. Комитет также рассмотрел способ допроса свидетелей в ходе слушания. Было решено, что арбитрам следует предоставить полную свободу действий при определении способа допроса свидетелей и что поэтому следует сохранить существо последнего предложения пункта 4 статьи 22.

Пункт 5 статьи 22

"5. Показания свидетелей могут также представляться в форме письменных заявлений, подписанных ими".

I29. Комитет рассмотрел предложение об исключении этого пункта на том основании, что в некоторых правовых системах свидетельские показания должны даваться лично этими свидетелями. После рассмотрения этого вопроса Комитет решил сохранить пункт 5 статьи 22, поскольку представление письменных показаний свидетелей может иногда оказаться полезным.

Пункт 6 статьи 22

"6. Арбитры принимают решения в отношении признания допустимости, относимости и существенности предлагаемых показаний".

I30. Комитет постановил сохранить существо этого пункта. Комитет также решил разъяснить, что арбитры, помимо того, что они свободны определять допустимость, относимость и существенность предлагаемых показаний, имеют полную свободу действий при определении значения представляемых им показаний.

Пункты 1 и 2 статьи 23

"1. По просьбе любой из сторон арбитры вправе принимать любые временные меры, которые они считают необходимыми, в отношении предмета спора, включая меры, направленные на сохранение товаров, являющихся предметом спора, например издание приказа о передаче их на хранение третьей стороне или приказа о продаже скоропортящихся товаров.

2. Такого рода временные меры могут приниматься в форме промежуточного решения. Арбитры вправе потребовать предоставления обеспечения расходов по осуществлению таких мер".

I31. После обсуждения Комитет решил сохранить пункты 1 и 2 статьи 23 в их настоящей формулировке.

Пункт 3 статьи 23

"3. Просьба об осуществлении временных мер также может быть адресована какому-либо судебному органу. Такого рода просьба не будет считаться несовместимой с арбитражным соглашением или отказом от этого соглашения".

I32. После рассмотрения редакционных предложений, касающихся формулировки данного пункта, Комитет согласился сохранить основное содержание пункта 3 статьи 23 и объединить его положения в одном предложении.

Пункты 1, 2 и 3 статьи 24

"1. Арбитры могут назначить одного или более экспертов, с тем чтобы они в письменном виде представили им доклад по конкретным вопросам, устанавливаемым арбитрами. Копия установленных арбитрами полномочий экспертов передается сторонам.

2. Стороны представляют эксперту любую относящуюся к делу информацию или направляют ему на осмотр любые относящиеся к делу документы или товары, которые он может потребовать от них. Любой спор между какой-либо из сторон и таким экспертом в отношении уместности затребованной информации или направления документов или товаров передается арбитрам для принятия по нему решения.

3. По получении доклада эксперта арбитры препровождают копии доклада сторонам, которым должна быть предоставлена возможность выразить в письменном виде свое мнение по докладу. Любая из сторон вправе исследовать любой документ, на который эксперт ссылается в своем докладе".

I33. После обсуждения Комитет решил сохранить настоящую формулировку пунктов 1, 2 и 3 статьи 24.

Пункт 4 статьи 24

"4. По просьбе любой из сторон эксперт после представления своего доклада может быть заслушан на заседании, на котором сторонам и их адвокатам или агентам предоставляется возможность присутствовать и допрашивать эксперта. В ходе такого разбирательства любая из сторон может представить свидетелей-экспертов с целью дачи показаний по спорным вопросам. К такого рода процедуре применяются положения статьи 22".

I34. Была рассмотрена целесообразность сохранения второго предложения данного пункта, в котором любой из сторон разрешается представить свидетелей-экспертов. Комитет высказал мнение, что следует сохранить данное предложение, поскольку оно направлено на то, чтобы информировать стороны об их праве представить свидетелей-экспертов, не указывая при этом, что стороны могут представить свидетелей-экспертов лишь на тех заседаниях, на которых дают показания эксперты, назначенные арбитрами.

I35. В результате своего решения исключить из статьи 5 Регламента ссылку на "адвокатов и агентов" сторон Комитет опустил данную фразу из первого предложения пункта 4 статьи 24. Внеся такое изменение, Комитет сохранил положения пункта 4 статьи 24.

Пункт 1 статьи 25

"1. Если в течение срока, установленного арбитрами в соответствии со статьей I7, истец не представляет свое исковое заявление, то арбитры могут установить другой срок подачи истцом искового заявления. Если в течение дополнительного срока истец без указания уважительных причин не представляет свое исковое заявление, то арбитры издают приказ о прекращении арбитражного разбирательства".

I36. Было достигнуто общее согласие, что необходимо изменить формулировку данного пункта, в котором должно быть более четко указано, что санкцией за непредставление искового заявления, предусмотренной во втором предложении данного пункта, является прекращение арбитражного разбирательства. Было указано, что такое прекращение будет основываться не на характере спора и что вследствие этого истец не лишается возможности начать новое арбитражное разбирательство.

I37. Комитет высказал мнение, что расходы по арбитражу, прекращенному в силу непредставления истцом своего искового заявления, должны в принципе покрываться истцом и что статью 33, касающуюся определения и разбивки расходов на арбитражное разбирательство, следует изменить таким образом, чтобы охватить прекращение арбитражного разбирательства в соответствии с пунктом 1 статьи 25.

Пункт 2 статьи 25

"2. Если в течение срока, установленного арбитрами в соответствии со статьей 18, ответчик не представляет свое письменное возражение по иску без указания уважительных причин, то арбитры вправе продолжать осуществление арбитража".

I38. Комитет согласился, что ответчикам следует предоставить такое же право на продление времени для представления письменного возражения по иску, что и право, предоставляемое истцам в отношении представления искового заявления согласно пункту 1 статьи 25.

I39. Комитет решил объединить в один пункт положения пункта 1 и 2 статьи 25 для обеспечения того, чтобы истцы и ответчики имели одинаковую возможность добиться продления первоначально установленного арбитрами срока представления искового заявления и письменного возражения по иску, соответственно.

Пункт 3 статьи 25

"3. Если без указания уважительных причин одна из сторон не является на заседание, будучи должным образом уведомлена в соответствии с настоящими Правилами, то арбитры вправе продолжать осуществление арбитража, при этом предполагается, что такое разбирательство осуществляется в присутствии всех сторон".

I40. Комитет высказал мнение, что правило толкования, изложенное в данном пункте, не является необходимым и его не следует сохранять. Было подчеркнуто, что санкции в отношении такого непоявления на заседании заключаются в предоставлении арбитрам права "продолжать осуществление арбитража".

I41. Комитет согласился сохранить основное содержание пункта 3 статьи 25 при условии исключения данного положения.

Пункт 4 статьи 25

"4. Если одна из сторон, будучи должным образом уведомлена, без указания уважительных причин не представляет документальных доказательств тогда, когда решение должно выноситься исключительно на основе документов и других письменных материалов, то арбитры могут вынести свое решение на основании имеющихся в их распоряжении доказательств".

I42. После рассмотрения редакционных предложений, касающихся формулировки данного пункта, Комитет решил сохранить основное содержание пункта 4 статьи 25.

Статья 26

"Любая сторона, которая знает о том, что какое-либо положение или требование настоящего Регламента не было соблюдено, и продолжает участвовать в арбитражном разбирательстве, не заявив немедленно возражений против такого несоблюдения, рассматривается как сторона, отказавшаяся от своего права на возражение".

I43. Комитет рассмотрел целесообразность включения в статью 26 концепции о подразумеваемом отказе стороны, которая "должна была знать", что требование настоящего Регламента не было соблюдено.

I44. Было высказано мнение, что такое включение было бы целесообразным, поскольку оно позволило бы избежать трудности в установлении времени, когда сторона впервые "узнала", что какое-то положение Регламента было нарушено. Было отмечено, что ряд других сводов процедурных правил, предназначенных для использования в международных коммерческих арбитражных разбирательствах, содержит положения о подразумеваемом отказе.

I45. Согласно другой точке зрения в статью 26 не следует включать концепцию подразумеваемого отказа стороны, которая "должна была знать", что Регламент нарушается, поскольку предполагается, что стороны знают Регламент, в соответствии с которым они согласились осуществлять арбитраж.

I46. После обсуждения Комитет решил сохранить настоящую формулировку статьи 26 и не включать в нее положение, касающееся подразумеваемого отказа. Комитет высказал мнение, что данная статья преследует полезную цель, поскольку она направлена на защиту положений о действительности арбитражного разбирательства или о вынесении решения против заявлений о мелких нарушениях процедур, установленных Регламентом.

I47. Было предложено, чтобы, поскольку статья 26 об отказе затрагивает все положения Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, она была помещена в части Регламента, озаглавленной Раздел I: Вводные правила. После обсуждения Комитет решил сохранить статью 26 в той части Регламента, в которой она находится в настоящее время, поскольку на практике она будет главным образом применяться в связи с нарушениями положений Регламента, возникающих в ходе осуществления арбитражного разбирательства.

Предлагаемые добавления к разделу III: Арбитражная процедура

а) Прекращение слушаний

I48. Комитет рассмотрел вопрос о желательности добавления в раздел III Регламента статьи 25-бис о прекращении слушаний. Предлагалось предусмотреть в этой статье, чтобы арбитры, после своевременного уведомления сторон, имели право объявлять о прекращении слушаний и приема свидетельских показаний, сохраняя, однако, за собой право возобновить слушания, если они сочтут это необходимым ввиду исключительных обстоятельств. Было отмечено, что в качестве образца можно использовать статьи 33 и 34 правил процедуры Межамериканской комиссии торгового арбитража 1969 года.

I49. Отмечалось, что предлагаемая статья 25-бис обеспечит положение, при котором ни одна из сторон не сможет затягивать арбитражное разбирательство сверх разумных сроков, снова и снова выдвигая просьбы о слушаниях и даже дополнительных показаний. Отмечалось также, что целью положений статьи 25-бис, разрешающих арбитрам возобновлять слушания, если они, принимая во внимание исключительные обстоятельства, считают это необходимым, состоит в том, чтобы одна из сторон не могла утверждать, что она не имела возможности представить свои доводы и что поэтому в соответствии со статьей V Нью-Йоркской конвенции 1958 года о признании и исполнении иностранных арбитражных решений, данное решение не имеет юридической силы.

I50. После обсуждения Комитет постановил принять предложение включить дополнительную статью о прекращении слушаний.

б) Решение арбитров по процедурным вопросам

I51. Комитет рассмотрел предложение добавить в раздел III Регламента статью о степени согласия между членами арбитража, необходимой для принятия решений по процедурным вопросам. Все согласились с тем, что, как правило, все решения арбитров, в том числе и решения по процедурным вопросам, должны приниматься по крайней мере большинством арбитров.

I52. Предлагалось добавить отдельную статью о принятии арбитрами решений по процедурным вопросам, в соответствии с которой решения по процедурным вопросам, которые не удастся решить на основе большинства, может принимать председательствующий арбитр.

I53. После обсуждения Комитет принял решение не добавлять в раздел III отдельную статью о принятии арбитрами решений по процедурным вопросам. Комитет, однако, принял решение добавить новую статью к разделу IV Регламента в целях регулирования принятия арбитрами всех решений, в том числе любых решений по процедурным вопросам.

Пункт 1 статьи 27

"1. Помимо вынесения окончательного решения, арбитры вправе выносить промежуточные, предварительные или частичные решения".

I54. После обсуждения Комитет принял решение сохранить пункт 1 статьи 27 в его настоящей формулировке.

Пункт 2 статьи 27

"2. Решение является обязательным для сторон. Решение излагается в письменной форме и содержит в себе мотивы, на которых оно основано, за исключением случаев, когда стороны прямо согласились, что мотивы излагаться не будут".

I55. Обсуждался вопрос о том, следует ли включать в настоящий Регламент требование о том, чтобы в арбитражном решении излагались мотивы, на которых оно основано. Отмечалось, что в некоторых правовых системах в арбитражных решениях такие мотивы обычно не излагаются, в то время как в других правовых системах арбитражное решение должно содержать в себе мотивы, на которых оно основано.

I56. Высказывалось мнение, что в целях обеспечения выполнимости решения в него следует включать мотивы, и поэтому из пункта 2 статьи 27 предлагалось исключить положение о том, что стороны могут согласиться не указывать мотивы. С другой стороны, выражалось мнение, что положение пункта 2 статьи 27, в соответствии с которым решение должно содержать в себе мотивы, на которых оно основано, за исключением случаев, когда стороны прямо согласились, что мотивы излагаться не будут, необходимо сохранить в его настоящей формулировке.

I57. Комитет принял решение изменить структуру пункта 2 статьи 27 таким образом, что арбитры не должны будут включать в само решение мотивы, на которых оно основано, однако могут пожелать изложить эти мотивы в заявлении, прилагаемом к решению, но не являющемся его составной частью. Была также достигнута договоренность, что стороны могут согласиться, прямо или косвенно (например, когда в качестве места арбитража они выбрали страну, в соответствии с национальными законами которой арбитражные решения обычно не содержат в себе мотивы, на которых они основаны), что арбитры не обязаны указывать в своем решении мотивы, на которых оно основано.

Пункт 3 статьи 27

"3. При наличии трех арбитров решение выносится большинством арбитров".

I58. Обсуждался вопрос о желательности того, чтобы был рассмотрен случай, когда три члена арбитража не могут прийти к согласию о принятии решения на основе большинства.

I59. Выражалось мнение, что в подобном случае определяющее значение должно иметь решение председательствующего арбитра. В этой связи отмечалось, что такое положение уже много лет существует в Арбитражном регламенте, выработанном Международной торговой палатой, и не вызывает никаких осложнений на практике.

I60. В ответ было замечено, что председательствующие арбитры могут злоупотреблять правилом, предусматривающим, что в случае, если арбитры не могут принять решение, определяющим является мнение председательствующего арбитра, и они могут принимать крайние решения. Указывалось также, что требование о принятии решения большинством арбитров заставит их продолжить свои первоначально зашедшие в тупик прения и, вероятнее всего, поможет им выработать компромиссное решение, приемлемое для большинства арбитров.

I61. После обсуждения Комитет сохранил существо пункта 3, в соответствии с которым решения выносятся большинством арбитров. Комитет, однако, принял решение, что это правило должно стать пунктом 1 новой статьи в разделе IV о решениях и что в пункте 2 этой новой статьи будет предусмотрено, что в отношении процедурных вопросов, при отсутствии большинства голосов, председательствующий арбитр может принять свое собственное решение при условии пересмотра, если оно необходимо, арбитражным судом.

I62. Один представитель зарезервировал свою позицию по данному вопросу и высказался за включение положения, в котором специально рассматривался бы случай, когда арбитры не могут принять решение на основе большинства.

Пункт 4 статьи 27

"4. Решение должно быть подписано арбитрами. При наличии трех арбитров неподписание решения одним из них не влияет на действительность данного решения. В решении излагается причина отсутствия подписи одного из арбитров".

I63. Все согласились с тем, что решение должно подписываться всеми арбитрами, в том числе и арбитром, не согласным с этим решением. Отмечалось, что в некоторых правовых системах арбитражное решение исполнимо лишь тогда, когда оно подписано всеми тремя арбитрами, в то время как в других системах достаточно лишь двух подписей.

I64. Комитет отметил, что для исполнения решений большое значение имеют дата и место принятия решения. Поэтому было признано, что в пункте 4 должно содержаться требование об указании даты и места принятия решения.

I65. Комитет рассмотрел вопрос о желательности сохранения во втором предложении пункта 4 положения, в котором разбирается вопрос о юридических последствиях неподписания решения одним из арбитров. В результате прений Комитет согласился с тем, что вопрос о юридических последствиях неподписания решения одним из арбитров должен

решаться на основе применимого национального права, и поэтому в Регламенте не должно содержаться указаний на этот счет. Комитет, однако, сохранил положение, в соответствии с которым требуется указывать причины отсутствия подписи одного из арбитров.

I66. Рассматривался также вопрос о возможном добавлении специального положения, санкционирующего включение в решение особого мнения одного из арбитров. Большинство в Комитете пришло к выводу, что специально упоминать об особых мнениях не следует; такая точка зрения фактически означает разрешение - но не требование - включать особое мнение в арбитражное решение.

Пункт 5 статьи 27

"5. Решение может быть опубликовано только с согласия обеих сторон".

I67. После обсуждения Комитет принял решение сохранить имеющуюся формулировку этого пункта. Было указано, что арбитражное решение в некоторых случаях может быть опубликовано даже при отсутствии согласия обеих сторон, например, в ходе разбирательств по вопросу о признании и исполнении решения.

Пункт 6 статьи 27

"6. Копии решения, подписанные арбитрами, передаются арбитрами сторонам".

I68. Рассматривался вопрос о желательности установления срока, начиная с даты вынесения решения, в течение которого копии решения должны быть переданы сторонам.

I69. Комитет решил, что нет необходимости устанавливать срок для передачи решения сторонам на том основании, что решения не должны терять силу только лишь потому, что арбитры не смогли соблюсти этот срок.

Пункт 7 статьи 27

"7. Если закон об арбитраже страны вынесения решения требует передачи решения в архив или его регистрации, то арбитры должны выполнить это требование в течение предусмотренного этим законом срока".

I70. После обсуждения Комитет согласился сохранить основное содержание пункта 7, но с уточнением, что арбитры обязаны передать в архив или зарегистрировать свое решение только в том случае, если закон об арбитраже страны вынесения решения требует, чтобы такая передача решения в архив или его регистрация производилась арбитрами.

Пункт 1 статьи 28

"1. Арбитры применяют то право, на которое стороны указывают как на право, применимое к существу их спора. Такое указание должно содержаться в прямо выраженном положении или недвусмысленным образом вытекать из условий договора".

I71. Была высказана общая точка зрения, что следует сохранить принцип, содержащийся в первом предложении этого пункта, в котором признается свобода сторон указывать право, применимое к существу их спора. Однако было договорено, что способ формулирования сторонами такого указания должен регулироваться не Регламентом ЮНСИТРАЛ, а применимым национальным правом.

I72. Отмечалось, что ссылка в пункте 1 на "то право, на которое стороны указывают как на право, применимое к существу их спора", понимается как ссылка на внутреннее право данной страны, исключая коллизионные нормы и нормы об обратной отсылке.

Пункт 2 статьи 28

"2. При отсутствии такого указания сторон арбитры применяют право, определяемое в соответствии с коллизионными нормами, которые они считают применимыми".

I73. Была выражена общая точка зрения, что следует сохранить существо этого пункта, который предусматривает, что если стороны не указали право, применимое к существу их спора, то арбитры определяют это право с помощью коллизионных норм.

I74. Был рассмотрен вопрос об определении коллизионных норм, которые должны использоваться арбитражным судом. После обсуждения Комитет принял фразу "коллизионные нормы, которые он считает применимыми".

Пункт 3 статьи 28

"3. Арбитры выносят решение *ex aequo et bono* или в качестве "дружеских посредников" лишь в том случае, если стороны уполномочили арбитров на это и если арбитражное право страны вынесения решения допускает такой арбитраж".

I75. Было договорено сохранить в этом пункте ссылки на арбитражные решения, принимаемые как *ex aequo et bono*, так и в качестве "дружеских посредников", поскольку эти термины имеют разные оттенки значения в различных национальных правовых системах.

I76. Отмечалось, что "право страны вынесения решения" не является во всех случаях также и правом, определяющим арбитражную процедуру, и что некоторые национальные законы, а также Нью-Йоркская конвенция 1958 года о признании и исполнении иностранных арбитражных решений, по-видимому, дают сторонам возможность выбирать право, на основании которого будет проводиться арбитражное разбирательство.

I77. После обсуждения Комитет согласился, что арбитраж будет решать *ex aequo et bono* или в качестве "дружеских посредников" лишь в том случае, если стороны прямо уполномочили его на это и если "право, применимое к арбитражной процедуре", допускает такой арбитраж.

I78. Один представитель высказал оговорки и заявил, что он предпочел бы разрешить арбитражу решать дело *ex aequo et bono* или в качестве "дружеских посредников" лишь в том случае, если такой арбитраж допускается правом той страны, где должно исполняться арбитражное решение.

Пункт 4 статьи 28

"4. В любом случае арбитры принимают во внимание условия договора и торговые обычаи".

I79. Комитет рассмотрел предложение о выделении пункта 4 в отдельную статью, озаглавленную "действие договора". Также предлагалось, чтобы положения пункта 4 статьи 28, которые налагают на арбитров обязанность учитывать условия договора и торговые обычаи, не применялись к арбитражным решениям, принимаемым *ex aequo et bono* или в качестве "дружеских посредников".

I80. После обсуждения Комитет постановил, что пункт 4 должен остаться пунктом статьи 28 и что его положения должны также применяться и к арбитражу *ex aequo et bono* или в качестве "дружеских посредников". Один представитель сделал оговорку и заявил, что, по его мнению, особенно при арбитраже *ex aequo et bono* арбитры (арбитражный суд) не обязаны строго придерживаться условий договора, буквальное применение которого может неоправданно привести к возникновению чрезмерного бремени.

I81. Был также рассмотрен вопрос о желательности сформулировать обязанность арбитров соблюдать положение договора в более строгих выражениях, чем их обязанность соблюдать торговые обычаи. Было заявлено, что такое различие будет полезным, поскольку будет сделан большой упор на условия договора.

I82. После рассмотрения этого вопроса Комитет решил, что в Регламенте следует предусмотреть, чтобы во всех случаях арбитражный суд принимал решение в соответствии с условиями договора и принимал во внимание торговые обычаи, применимые к данной сделке.

Пункт 1 статьи 29

"1. Если до вынесения решения стороны достигают соглашения об урегулировании спора, то арбитры либо выносят решение о прекращении арбитражного разбирательства, либо, если об этом просят обе стороны и арбитры с этим согласны, фиксируют урегулирование в форме арбитражного решения на согласованных условиях. Арбитры не обязаны излагать мотивы такого решения. Если до вынесения решения продолжение арбитражного разбирательства становится ненужным или невозможным по какой-либо другой

причине, то арбитры уведомляют стороны о своем намерении издать приказ о прекращении разбирательства. Арбитры правомочны издать такой приказ в том случае, если ни одна из сторон не возражает против прекращения разбирательства".

I83. После обсуждения Комитет решил сохранить существо пункта 1 статьи 29.

I84. По общему мнению, положения пункта 1 должны быть изложены в двух отдельных пунктах; первый пункт должен охватывать соглашения, достигнутые сторонами, второй - случаи, когда продолжение арбитражного разбирательства становится ненужным или невозможным.

I85. После рассмотрения предложений о том, чтобы поместить статью 29 выше в перечне статей Регламента, Комитет решил оставить данную статью на ее нынешнем месте в Регламенте по причинам логического изложения.

Пункт 2 статьи 29

"2. Арбитры в приказе о прекращении арбитражного разбирательства или в арбитражном решении на согласованных условиях устанавливают сумму арбитражных издержек, как это предусмотрено в статье 33. Если стороны не договорились об ином, то арбитры распределяют издержки между сторонами таким образом, как они считают необходимым".

I86. Комитет решил расширить сферу применения этого пункта, с тем чтобы он также включал вопрос об установлении суммы арбитражных издержек по арбитражным разбирательствам, которые в соответствии с пунктом 1 статьи 25 прекращаются в случае, если истец не представляет исковое заявление.

I87. Комитет постановил, что общие правила статьи 33 об установлении суммы арбитражных издержек и ее распределении между сторонами будут применяться во всех случаях, когда разбирательство завершается изданием приказа о прекращении арбитражного разбирательства (пункт 1 статьи 25 или пункт 1 статьи 29), или же вынесением арбитражного решения на согласованных условиях (пункт 1 статьи 29).

Пункт 3 статьи 29

"3. Копии приказа о прекращении арбитражного разбирательства или арбитражного решения на согласованных условиях, подписанные арбитрами, передаются арбитрами сторонам. Если выносится арбитражное решение на согласованных условиях, то применяются положения пункта 7 статьи 27".

I88. После обсуждения Комитет решил сохранить пункт 3 статьи 29 в его нынешней формулировке.

Пункт 1 статьи 30

"1. В течение 30 дней после получения решения любая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитров дать толкование решения. Такое толкование является обязательным для сторон".

I89. Был рассмотрен вопрос о желательности увеличения предусмотримого в данном пункте тридцатидневного срока для подачи сообщения о просьбе к арбитрам дать толкование их решения.

I90. После обсуждения Комитет постановил сохранить тридцатидневный срок для подачи просьбы о толковании решения, с тем чтобы арбитрам было заблаговременно известно, что от них потребуется принятие определенных дальнейших мер в отношении решения.

Пункт 2 статьи 30

"2. Такое толкование дается в письменной форме в течение 45 дней после получения соответствующей просьбы, при этом применяются положения¹ пунктов 3-7 статьи 27".

I91. Признавая тот факт, что данное арбитражем толкование его решения обязательно и безусловно связано с этим решением, Комитет постановил предусмотреть в пункте 2 положение о том, чтобы такое толкование являлось составной частью решения. По той же причине была достигнута договоренность о том, что пункты 2-7 статьи 27, касающиеся формы решения и последствий его вынесения, должны применяться и к толкованию решения.

I92. Была достигнута договоренность о том, что арбитры не должны иметь права на дополнительное вознаграждение за дачу толкования их решения, поскольку именно неясность их решения вызвала просьбу о его толковании. Комитет придерживается мнения, что наилучшим способом достижения такого результата является добавление положения об этом к статье 33, касающейся арбитражных издержек.

Пункт 1 статьи 31

"1. В течение 30 дней после получения решения любая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитров исправить любую ошибку в расчетах, любую канцелярскую или типографскую ошибку, или любую ошибку аналогичного характера. В течение 30 дней после сообщения решения сторонам арбитры могут исправить такого рода ошибки по своей инициативе".

I93. Рассмотрев предложение снять тридцатидневный предельный срок для подачи просьбы об исправлении ошибок в решении, Комитет постановил сохранить нынешнюю формулировку пункта 1 статьи 31.

Пункт 2 статьи 31

"2. Такие исправления ошибок осуществляются в письменной форме, при этом применяются положения пунктов 6 и 7 статьи 27".

I94. Была достигнута договоренность о том, чтобы с целью подчеркнуть непосредственную связь между решением и исправлением ошибок в этом решении арбитражем, вынесшим это решение, сделать пункты 2-7 статьи 27, касающиеся формы решения и последствий его принятия, применимыми к исправлению ошибок в решении.

I95. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что арбитры не должны иметь права на дополнительное вознаграждение за исправление ошибок в их решении и что статья 33, касающаяся арбитражных издержек, должна включать положение на этот счет.

Пункт 1 статьи 32

"1. В течение 30 дней после получения решения любая из сторон, уведомив другую сторону, может просить арбитров вынести дополнительное решение в отношении требований, которые предъявлялись в ходе арбитражного разбирательства, однако опущены в решении".

I96. После обсуждения Комитет постановил сохранить существо пункта 1 статьи 32.

Пункт 2 статьи 32

"2. Если арбитры считают просьбу о вынесении дополнительного решения оправданной и считают, что данное упущение может быть исправлено без дальнейших слушаний и дальнейшего исследования доказательств, то в течение 60 дней после получения такой просьбы арбитры дополняют свое решение".

I97. Был рассмотрен вопрос о снятии положения о том, что арбитры могут вынести дополнительное решение лишь в том случае, если они считают, что дополнительное решение, являющееся исправлением конкретного упущения, не требует каких-либо дальнейших слушаний или дальнейшего исследования доказательств.

198. Было отмечено, что согласно нынешней формулировке пункта 2, если требуются какие-либо новые слушания или исследования доказательств, то сторона, которая просит о дополнительном решении, будет вынуждена начинать новое арбитражное разбирательство. Было также отмечено, что, даже если можно будет вынести дополнительное решение, несмотря на необходимость в новых слушаниях и новом исследовании доказательств, арбитры все равно будут по своему усмотрению решать вопрос о том, следует ли выносить дополнительное решение в каком-либо конкретном случае.

199. Однако в ответном замечании было отмечено, что стороны, проигрывающие дело, будут стремиться к возобновлению арбитражного разбирательства с помощью просьб о дополнительных решениях, если снять требование о том, что дополнительные решения могут выноситься лишь при условии, что новых слушаний и нового исследования доказательств не требуется. Было также высказано мнение, что непроведение необходимых слушаний или неполучение доказательств арбитражем часто имеет место по причине небрежности той стороны, которая просит о дополнительном решении.

200. После обсуждения Комитет постановил сохранить существо нынешней формулировки пункта 2 статьи 32.

Пункт 3 статьи 32

"3. Если выносится дополнительное решение, то применяются положения пункта 2 или 7 статьи 27".

201. После обсуждения Комитет постановил сохранить пункт 3 в его прежней формулировке.

202. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что арбитры не должны иметь права на дополнительный гонорар за вынесение дополнительного решения, поскольку в дополнительном решении исправляется упущение, сделанное в их первоначальном решении в результате их собственного действия. Была достигнута договоренность о том, чтобы включить положение об этом в статью 33, касающуюся арбитражных издержек.

Пункт 1 и подпункт 1а статьи 33

"1. В своем решении арбитры устанавливают сумму арбитражных издержек. Термин "издержки" включает в себя:

а) гонорар арбитров, сумма которого должна устанавливаться самими арбитрами и указывается отдельно;"

203. Было достигнуто общее согласие относительно того, что настоящая статья должна содержать отдельный пункт, касающийся арбитражных издержек, включая издержки на разбирательство, которое заканчивается по приказу о прекращении арбитражного разбирательства (пункт 1 статьи 25 и пункт 1 статьи 29) или в соответствии с арбитражным решением на согласованных условиях (пункт 1 статьи 29).

204. Было также решено, что к статье 33 необходимо добавить пункт, в котором будет ясно указываться, что арбитры не могут назначать гонорар за толкование, исправление или завершение своих решений в соответствии со статьями 30-32 Регламента.

205. Был поставлен вопрос относительно того, будут ли расходы, перечисляемые в качестве включенных в арбитражные издержки и излагаемые в подпунктах a-f, рассматриваться в качестве единственных расходов, представляющих собой арбитражные издержки. После обсуждения Комитет постановил разъяснить, что предполагается, что подпункты a-f являются полным перечнем видов издержек и расходов в ходе арбитража, которые будут рассматриваться как арбитражные издержки для целей Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ.

206. Была рассмотрена желательность включения в Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ либо шкалы, регулирующей административные расходы и гонорары арбитров, либо ссылки на шкалу, установленную одним из существующих арбитражных учреждений.

207. Было высказано мнение о том, что шкала, приводимая в Регламенте полностью или включенная путем ссылки, необходима, поскольку она будет служить в качестве руководства для сторон и арбитров в отношении арбитражных издержек. Было также указано, что такая шкала предотвратила бы возможность требования некоторыми арбитрами чрезмерно больших гонораров за свои услуги.

208. Однако в ответ на это было заявлено, что шкалу издержек и гонораров арбитров не следует включать в Регламент по нижеследующим основным причинам:

а) Регламент предназначается для применения во всем мире, и предположения сторон и арбитров в отношении издержек и гонораров значительно отличаются в различных частях мира;

б) во всех имеющихся шкалах существует большой разрыв между максимальными и минимальными ставками и предусматривается контроль над фактически запрашиваемыми гонорарами со стороны административных органов.

209. После обсуждения Комитет постановил не включать в Регламент ни шкалы издержек и гонораров арбитров, ни ссылки на одну из таких шкал, установленных одним из существующих арбитражных учреждений. Однако Комитет постановил добавить отдельную статью, подробно разъясняющую, что арбитры должны устанавливать свои гонорары в разумных размерах и в этой связи учитывать определенные факторы.

210. В соответствии с этой новой статьей гонорары арбитров должны быть разумными по своей сумме, с учетом особых обстоятельств дела. Кроме того, если стороны пришли к согласию в отношении компетентного органа или если орган определен в соответствии с пунктом 4 статьи 7, арбитры должны принимать во внимание в степени, соответствующей обстоятельствам данного дела, любую шкалу гонораров или другое

обычное основание для определения гонораров арбитров в международных делах, которому следует этот орган. Новая статья также позволяет стороне просить, чтобы арбитры консультировались с таким компетентным органом до определения своих гонораров.

Подпункты b и c пункта 1 статьи 33

"b) путевые и другие расходы, понесенные арбитрами;

c) оплату услуг экспертов и другой помощи, запрошенной арбитрами";

211. После обсуждения Комитет решил сохранить существующую формулировку подпунктов b и c.

Подпункт d пункта 1 статьи 33

"d) путевые расходы свидетелей в том размере, в каком они одобрены арбитрами;".

212. Комитет рассмотрел вопрос о целесообразности сохранения пункта d, согласно которому путевые расходы свидетелей включаются в сумму арбитражных издержек в том размере, в котором они одобрены арбитрами.

213. Было указано, что, как правило, свидетели представляются одной из сторон и что каждая сторона сама решает, сколько и каких свидетелей она желает представить. Было выражено мнение, что в целях исключения вызова свидетелей какой-либо из сторон без учета связанных с этим расходов следует либо опустить подпункт d, либо ограничить сферу его действия расходами тех свидетелей, которые были вызваны арбитрами.

214. Однако в ответ на это было указано, что расходы, связанные с вызовом свидетелей, могут быть значительными и что следует компенсировать расходы выигравшей дело стороны, связанные с вызовом свидетелей, которые сыграли важную роль при установлении правильности ее позиции.

215. После дискуссии Комитет решил сохранить существо подпункта d, но при этом четко указать, что как путевые, так и другие расходы свидетелей включаются в арбитражные издержки лишь в том размере, в каком они одобрены арбитрами, и что согласно пункту 2 статьи 33 арбитры могут распределить издержки, включая расходы свидетелей, между сторонами.

Подпункт e пункта 1 статьи 33

"e) компенсацию за юридическую помощь выигравшей дело стороне, если требование о такой компенсации было заявлено в ходе арбитражного разбирательства, и только в том размере, в каком эта компенсация рассматривается арбитрами как разумная и надлежащая".

216. Было рассмотрено предложение о том, чтобы указать в подпункте е в качестве общего правила, что каждая сторона должна сама оплачивать свои расходы на юридическую помощь, но уполномочить арбитров в надлежащих случаях включать эти расходы в арбитражные издержки.

217. Было отмечено, что существующая формулировка подпункта е требует, чтобы расходы выигравшей дело стороны на юридическую помощь включались в сумму арбитражных издержек и что эта формулировка основана на предположении о том, что выигравшая сторона в любом случае вернет себе свои расходы на адвокатов. Было выражено мнение, что арбитрам следует предоставить свободу усмотрения при решении вопроса о том, следует ли включать расходы какой-либо стороны на юридическую помощь в сумму арбитражных издержек.

218. В ответ было указано, однако, что существующая формулировка подпункта е обеспечивает арбитрам достаточную гибкость, поскольку они могут распределять между сторонами арбитражные издержки, включая расходы на юридическую помощь выигравшей дело стороны, на основании положений пункта 2 этой статьи.

219. После обсуждения вопроса Комитет решил сохранить существо подпункта е, с тем чтобы, если в ходе арбитражного разбирательства выигравшая дело сторона требовала компенсации расходов на юридическую помощь, эти расходы включались в сумму арбитражных издержек в том размере, в каком эта компенсация считается разумной арбитрами. Однако Комитет решил включить в статью 33 новый пункт, в котором должно быть указано, что в отношении расходов выигравшей дело стороны на юридическую помощь не существует презумпции, что эти расходы должны покрываться проигравшей стороной и что арбитраж полномочен по своему усмотрению распределять эти расходы в зависимости от обстоятельств.

Подпункт f пункта 1 статьи 33

"f) любые суммы, требуемые компетентным органом за свои услуги".

220. Комитет решил сохранить существо подпункта f и распространить сферу его действия на любые расходы, которые могут быть понесены Генеральным секретарем Постоянного третейского суда в Гааге, когда его просили определить компетентный орган в соответствии с пунктом 4 статьи 7 Регламента.

Пункт 2 статьи 33

"2. В принципе арбитражные издержки должны оплачиваться проигравшей дело стороной. Однако арбитры могут распределить издержки между сторонами, если они считают, что такое распределение является разумным".

221. Был рассмотрен вопрос о целесообразности исключения из пункта 2 общего правила о том, что обычно арбитражные издержки должны оплачиваться проигравшей дело стороной.

222. Было указано, что в пункте 2 не должен предопределяться вопрос о том, какая сторона должна оплачивать такие арбитражные издержки, и что распределение этих расходов следует оставить полностью на усмотрение арбитража. В ответ на это было указано, однако, что правило, согласно которому арбитражные издержки обычно должны оплачиваться проигравшей стороной, является справедливым и правильным и что для сторон оно является хорошим указанием на то, каким образом в большинстве случаев будут распределяться арбитражные издержки.

223. После обсуждения Комитет решил сохранить существо пункта 2. Была также достигнута договоренность о включении отдельного пункта, касающегося распределения расходов на юридическую помощь, понесенных выигравшей дело стороной.

Пункт 1 статьи 34

"1. Арбитры, после их назначения, могут потребовать от каждой из сторон внести равную сумму в качестве залога на покрытие арбитражных издержек".

224. Комитет постановил сохранить существо пункта 1, однако разъяснить, что залог, внесения которого арбитры могут потребовать от каждой из сторон, предназначен для обеспечения выплаты гонораров арбитров и экспертов, назначенных арбитрами, и возмещения их расходов после завершения арбитражного разбирательства.

225. Также было рассмотрено предложение, уполномочивающее назначающий орган требовать от сторон внесения залога в целях обеспечения выплаты его гонорара и возмещения его расходов. Было отмечено, что некоторые назначающие органы могут взимать плату за свои услуги, а другие не могут.

226. После обсуждения Комитет постановил не включать в Регламент положение, прямо уполномочивающее компетентный орган требовать внесения такого залога. Однако было отмечено, что этот орган может в любом случае настаивать на том, что он согласен выступать в качестве компетентного органа лишь тогда, когда его гонорар за эту услугу выплачен заблаговременно.

Пункт 2 статьи 34

"2. В ходе арбитражного разбирательства арбитры могут потребовать от сторон внесения в качестве залога дополнительных сумм".

227. После обсуждения Комитет постановил сохранить существо пункта 2.

228. Комитет также пришел к согласию о том, что к статье 34 следует добавить новый пункт, обязывающий арбитров при определенных обстоятельствах консультироваться с компетентным органом, выбор которого был согласован сторонами или который был назначен в соответствии с пунктом 4 статьи 7 настоящего Регламента, до установления суммы любого требуемого залога или дополнительного залога. Было отмечено, что это положение соответствует возможности требовать согласно новой статье, обсуждаемой в пунктах 209-210 выше, чтобы арбитры консультировались с компетентным органом до установления суммы своего гонорара.

Пункт 3 статьи 34

"3. Если требуемый залог не будет полностью выплачен в течение 30 дней после направления сторонами просьбы об этом, то арбитры уведомляют стороны о неуплате и предоставляют обеим сторонам возможность сделать требуемые платежи".

229. Были обсуждены последствия неуплаты одной или обеими сторонами залога, требуемого арбитрами.

230. Было отмечено, что арбитры не имеют права принуждать стороны к уплате требуемого залога. Поэтому было достигнуто согласие о том, что арбитры должны быть прямо уполномочены выносить постановление о приостановлении или прекращении арбитражного разбирательства, если требуемый ими залог не был выплачен в соответствии с положениями пункта 3.

Пункт 4 статьи 34

"4. Арбитры представляют сторонам отчет о полученных в залог суммах и возвращают им все неизрасходованные остатки".

231. Комитет постановил сохранить существо пункта 4 и разъяснить, что отчет арбитров о полученных в залог суммах должен осуществляться после вынесения решения.

Названия разделов и статей

232. Комитет постановил сохранить описательные заглавия разделов и статей арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, с тем чтобы облегчить пользование им.

Типовая арбитражная оговорка

233. Типовая арбитражная оговорка, приводимая в документе A/CN.9/112, выглядит следующим образом:

"Любой спор, разногласие или требование, вытекающее либо из настоящего договора или относящиеся к нему, либо из его

нарушения, прекращения или недействительности, разрешаются путем арбитражного разбирательства в соответствии с Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ, который по заявлению сторон им известен. Решение относительно арбитражного решения, вынесенного арбитром (арбитрами), может быть вынесено любым судом, имеющим соответствующую юрисдикцию.

Стороны также согласились о том, что:

а) компетентным органом будет ... (имя лица или название учреждения);

б) число арбитров будет ... (один или три);

с) местом арбитража будет ... (город или страна);

д) в ходе арбитражного разбирательства будут использоваться ... язык (языки);

е) наделение арбитров, если это считается желательным, полномочиями выступать *ex aequo et bono* или в качестве "дружеских посредников".

234. Было достигнуто общее согласие о включении в регламент типовой арбитражной оговорки, которую стороны могут внести в свой договор, с тем чтобы споры, возникающие из их договора, разрешались в соответствии с Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ.

235. Было достигнуто согласие об упрощении нынешней типовой арбитражной оговорки следующим образом:

а) исключить из первого предложения выражение "который по заявлению сторон им известен"; и

б) исключить второе предложение, касающееся вынесения судебного решения относительно арбитражного решения.

236. Был также рассмотрен вопрос о добавлении выражения, разъясняющего тот вариант настоящего регламента, на который сделана ссылка в типовой арбитражной оговорке. Было отмечено, что этот вопрос будет иметь существенное практическое значение, если в будущем придется пересмотреть Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ. По этой причине Комитет постановил добавить выражение "действующим в настоящее время" в конце первого предложения типовой оговорки, с тем чтобы было ясно, что применимым регламентом является тот, который действует в день соглашения о проведении арбитражного разбирательства.

237. Комитет рассмотрел вопрос о целесообразности сохранения в качестве частей типовой оговорки пунктов a-d, в соответствии с которыми сторонам предоставляется возможность прийти путем заполнения пропусков в тексте к согласию, соответственно, по вопросам о компетентном органе, числе арбитров, месте проведения арбитража и

используемом языке. С одной стороны, отмечалось, что типовая арбитражная оговорка должна быть краткой и что было бы достаточным обратить внимание сторон на то, что они могут счесть целесообразным достижение согласия по вопросам, охватываемым этими пунктами. Однако в ответ было заявлено, что пункты a-d следует сохранить в их нынешнем виде, для того чтобы поощрить стороны и облегчить им возможность указывать в своем соглашении вопросы, которые могут иметь большое значение в ходе арбитражного разбирательства.

238. Комитет принял решение сохранить пункты a-d типовой арбитражной оговорки, но перед ними ввести примечание относительно того, что они являются положениями, которые стороны могут пожелать рассмотреть в качестве добавлений к этой оговорке.

239. После обсуждения Комитет принял решение исключить пункт e из типовой арбитражной оговорки, который напоминает сторонам, что если они пожелают, чтобы арбитражный суд рассматривал их споры *ex aequo et bono* или в качестве "дружеских посредников", то им нужно добавить в модель арбитражной оговорки положение, прямо уполномочивающее суд на это.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Список документов, находившихся в распоряжении Комиссии

A. Документы общего распространения

- A/CN.9/109 и Add.1 Международное законодательство в области морских перевозок: замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов: записка Генерального секретаря
- A/CN.9/110 Международное законодательство в области морских перевозок: анализ замечаний правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов: доклад Генерального секретаря
- A/CN.9/111 Подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли: записка Генерального секретаря
- A/CN.9/112 и Add.1 Международный торговый арбитраж: пересмотренный проект арбитражного регламента для факультативного применения в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ): доклад Генерального секретаря
- A/CN.9/113 Международный торговый арбитраж: пересмотренный проект арбитражного регламента для факультативного использования в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ): альтернативный проект положений для проекта Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ: рабочий документ, подготовленный Секретариатом
- A/CN.9/114 Международный торговый арбитраж: проект Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ: шкала гонораров арбитров: записка Секретариата
- A/CN.9/115 и Add.1 Международное законодательство в области морских перевозок: проект конвенции о морской перевозке грузов: проект статей,

касающихся выполнения конвенций, оговорок и других заключительных положений: доклад Генерального секретаря

- A/CN.9/116 Доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее седьмой сессии (Женева, 5-16 января 1976 года)
- A/CN.9/117 Международные платежи: оборотные документы: доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее четвертой сессии (Нью-Йорк, 2-12 февраля 1976 года)
- A/CN.9/118 Ратификация конвенций, касающихся права международной торговли, или присоединение к ним
- A/CN.9/119 Текущая деятельность международных организаций в области согласования и унификации права международной торговли: доклад Генерального секретаря
- A/CN.9/120 Предварительная повестка дня, аннотация предварительной повестки дня и предварительное расписание заседаний: записка Генерального секретаря
- A/CN.9/121 Подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли: записка Генерального секретаря
- A/CN.9/122 Соответствующие положения резолюций шестой и седьмой специальных сессий Генеральной Ассамблеи: записка Генерального секретаря
- A/CN.9/123 Международная купля-продажа товаров: записка Генерального секретаря
- A/CN.9/124 Дата и место проведения десятой сессии: записка Генерального секретаря

В. Документы ограниченного распространения

Пленарные заседания

- A/CN.9/IX/CRP.1 Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ: доклад Комитета полного состава II
- A/CN.9/IX/CRP.2 Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ: доклад Комитета полного состава II: поправки, предложенные представителем Норвегии

A/CN.9/IX/CRP.3	Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ: пункт 2 статьи 1: предложение Рабочей группы, состоящей из представителей Ганы, Мексики, Соединенных Штатов и СССР
A/CN.9/IX/CRP.4 и Add.1-5	Проект доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее девятой сессии
A/CN.9/IX/CRP.5 и Add.1 и 2 ...	Часть III доклада Комитета полного состава I: проект конвенции о морской перевозке грузов: текст, принятый Комитетом
<u>Комитет полного состава I</u>	<u>Проект конвенций о морской перевозке грузов</u>
A/CN.9/IX/C.1/CRP.1	Предложение относительно пункта 5 статьи 1, представленное делегацией Соединенного Королевства
A/CN.9/IX/C.1/CRP.2	Предложение относительно нового пункта 5 статьи 2, представленное делегацией Соединенного Королевства
A/CN.9/IX/C.1/CRP.3	Поправки, внесенные представителем Норвегии (статьи 1, 4, 6 и 11)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.4	Предложение относительно статьи 1, внесенное представителем Австрии
A/CN.9/IX/C.1/CRP.5	Поправки, предложенные представителем Сингапура (статьи 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 19 и 21)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.6	Тексты, предложенные Рабочей группой для пунктов 1, 2, 3 и 4 статьи 1
A/CN.9/IX/C.1/CRP.7	Текст пункта 2 статьи 4, предложенный Соединенным Королевством
A/CN.9/IX/C.1/CRP.8	Япония: предложение об изменении пункта 4 статьи 2
A/CN.9/IX/C.1/CRP.9	Предложение по пункту 5 статьи 1, внесенное представителем Франции
A/CN.9/IX/C.1/CRP.10	Тексты статей 2 и 16, предложенные Норвегией
A/CN.9/IX/C.1/CRP.11	Поправка к пункту 1 статьи 5, предложенная представителем Японии

A/CN.9/IX/C.1/CRP.12	Поправка к статье 2, предложенная представителем Польши
A/CN.9/IX/C.1/CRP.13	Статьи 1-5: решения, принятые Комитетом, и тексты, предложенные рабочими группами
A/CN.9/IX/C.1/CRP.14	Предложение по пункту 4 статьи 2, внесенное представителем Франции
A/CN.9/IX/C.1/CRP.15	Статья 5: предложение Соединенного Королевства, СССР, Федеративной Республики Германии и Японии
A/CN.9/IX/C.1/CRP.16	Поправки, предложенные Соединенным Королевством (статьи 5, 10, 11, 19, 20, 21 и 25)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.17	Текст пунктов 1 и 2 статьи 4, предложенный Норвегией, Союзом Советских Социалистических Республик, Соединенными Штатами Америки и Федеративной Республикой Германией
A/CN.9/IX/C.1/CRP.18	Поправки, предложенные представителем Филиппин (статьи 5 и 6)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.19	Поправка, предложенная представителем Венгрии (статья 8)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.20	Предлагаемый Специальной рабочей группой новый пункт 5 статьи 2 (Бельгия, Нигерия, Норвегия, Соединенное Королевство и Франция)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.21 и Corr.1	Поправки, представленные представителем Норвегии (статья 20)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.22	Поправки, предложенные представителем Соединенных Штатов (статья 11)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.23	Поправка, предложенная представителем Бельгии (статья 5)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.24	Поправка, предложенная представителем Японии (статья 9)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.25	Поправка, предложенная представителем Японии (статья 12)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.26	Поправка к статье 5, предложенная представителем Франции
A/CN.9/IX/C.1/CRP.27	Предложение Норвегии в отношении статьи 8

A/CN.9/IX/C.1/CRP.28	Предложения относительно статей I6, I7 и 23, внесенные представителем Японии
A/CN.9/IX/C.1/CRP.29A	Тексты статьи 6, предложенные Редакционной группой (Гана, Норвегия, СССР, США, Филиппины и Япония)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.29B	Поправка к статье 2I, предложенная представителем Японии
A/CN.9/IX/C.1/CRP.30	Поправка, предложенная представителем Федеративной Республики Германии (заключительные положения)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.31	Совместное предложение Ганы, Норвегии и Соединенного Королевства (статья 24)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.32	Совместное предложение Норвегии и Соединенных Штатов (статья 11)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.33	Согласованный текст, предложенный председателем Рабочей группы по статье 8 (Австралия, Венгрия, Гана, Греция, Норвегия, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты, СССР и Франция)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.34	Поправки к пунктам 1 и 2 статьи I3, предложенные представителем Греции
A/CN.9/IX/C.1/CRP.35 и Add.1-12	Проект доклада Комитета I
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36	Статьи 1-6: тексты, предложенные Рабочей группой, состоящей из представителей Аргентины, Венгрии, Ганы, Норвегии, Сингапура, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов, СССР, Сьерра-Леоне, Франции, Чехословакии и Японии
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.1	Статьи 7-11: тексты, предложенные Рабочей группой
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.2	Статьи 1-11: тексты, предложенные Рабочей группой
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.3	Статьи I2-I8: тексты, предложенные Рабочей группой
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.4	Статьи I9-22: тексты, предложенные Рабочей группой
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.5	Пункт 6 статьи 5; пункт 3 статьи 2I; статьи 23, 24 и 25: тексты, предложенные Рабочей группой

A/CN.9/IX/C.1/CRP.37	Статья 21: поправка, представленная представителем Франции
A/CN.9/IX/C.1/CRP.38	Поправка, предложенная Австралией (заключительные положения)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.39	Статья 13: совместное предложение Норвегии и Соединенного Королевства
A/CN.9/IX/C.1/CRP.40	Статья 13: предложение об определении "опасных грузов"
A/CN.9/IX/C.1/CRP.41	Предложение Норвегии в отношении нового пункта 1 бис статьи 22
A/CN.9/IX/C.1/CRP.42	Статья 20: поправка, предложенная представителем Франции
A/CN.9/IX/C.1/CRP.43	Пункт 1 статьи 19: поправка, предложенная представителями Соединенного Королевства и Японии
<u>Комитет полного состава II</u>	<u>Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ</u>
A/CN.9/IX/C.2/CRP.1	Доклад Редакционной группы по статьям 1 и 2 (Бельгия и Соединенное Королевство)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.2	Доклад Редакционной группы по статье 9 (Бельгия, Мексика и Соединенное Королевство)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.3	Доклад Редакционной группы по статье 5 (Франция и Мексика)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.4	Доклад Редакционного комитета по статье 14 (Индия, Союз Советских Социалистических Республик, Федеративная Республика Германия, Чехословакия и Международная торговая палата)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.5	Доклад Редакционной группы по пункту 2 статьи 12 (Мексика и Франция)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.6	Доклад Редакционного комитета по статье 15 (Нигерия и Франция)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.7	Изменение редакции пунктов 1 и 3 статьи 17 в соответствии с решениями Комитета (Секретариат)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.8	Решение Комитета II в отношении пункта 3 статьи 18

A/CN.9/IX/C.2/CRP.9	Решение, принятое Комитетом II в отношении статьи 11
A/CN.9/IX/C.2/CRP.10	Редакционная группа по статьям I7 (2) и I8 (2) (Венгрия и Соединенное Королевство)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.11	Доклад о редакционных изменениях в статье IO (Секретариат)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.12	Сообщение СССР по пункту 3 статьи I2
A/CN.9/IX/C.2/CRP.13	Доклад Редакционной группы по статье 3 (Норвегия, Соединенные Штаты, Федеративная Республика Германия)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.14	Доклад Редакционной группы по статьям I7 (3), I8 (4) и I9 (3) (Индия, Соединенное Королевство, СССР, Федеративная Республика Германия)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.15	Доклад Редакционной группы по поправке к статье I
A/CN.9/IX/C.2/CRP.16	Доклад Редакционной группы по статьям 20 и 2I (Соединенное Королевство и СССР)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.17	Доклад Редакционной группы по статье 23 (Соединенные Штаты Америки)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.18	Доклад о решениях, принятых Комитетом II, и предлагаемый текст статьи 22 (Болгария, Соединенные Штаты)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.19	Доклад о решении, принятом Комитетом II по пункту 4 статьи 24
A/CN.9/IX/C.2/CRP.20	Доклад о редакционных изменениях к статье IO (Секретариат)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.21	Доклад Редакционной группы по статьям 7, 8 и 8 бис (Советский Союз, США, Федеративная Республика Германия, Франция)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.22	Доклад Редакционной группы по статье 4 (Австрия и Соединенное Королевство)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.23	Доклад Редакционной группы по статье I9 (Гана, Мексика и Польша)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.24	Доклад Редакционной группы по пункту 2 статьи 27 (Соединенное Королевство, Союз Советских Социалистических Республик, Федеративная Республика Германия)

A/CN.9/IX/C.2/CRP.25	Предложения Бельгии и Соединенного Королевства о новой статье 25 бис
A/CN.9/IX/C.2/CRP.26	Доклад Редакционной группы по статье 25 (Бельгия, Мексика и Филиппины)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.27	Доклад Редакционной группы по новой статье 26 бис в разделе IV (Федеративная Республика Германия, Франция)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.28	Изменения, сделанные или предложенные к пунктам 1 и 2 статьи 29
A/CN.9/IX/C.2/CRP.29	Доклад о решениях, принятых в отношении пунктов 4 и 7 статьи 27
A/CN.9/IX/C.2/CRP.30 и Add.1-9	Проект доклада Комитета полного состава II об обсуждении им Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ
A/CN.9/IX/C.2/CRP.31	Доклад об изменениях в статьях 30 и 31
A/CN.9/IX/C.2/CRP.32	Решение Комитета II относительно статьи 28
A/CN.9/IX/C.2/CRP.33	Доклад Редакционной группы по части статьи 33 (Соединенные Штаты и Франция)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.34	Доклад Редакционной группы по части статьи 34 (Соединенные Штаты и Франция)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.35 и Add.1 и 2	Текст Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ
A/CN.9/IX/C.2/CRP.36	Доклад Координационной группы по пункту 1а статьи 33 (Австрия, Бельгия, Нигерия, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты, Советский Союз и Филиппины)

С. Информационные документы

A/CN.9/INF.8 и Corr.1	Список участников
-----------------------------	-------------------

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم - استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى : الأمم المتحدة ، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف .

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o dirijase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.
