



Организация Объединенных Наций

**Доклад Комиссии Организации
Объединенных Наций по праву
международной торговли**

**Сорок первая сессия
(16 июня-3 июля 2008 года)**

Генеральная Ассамблея

**Официальные отчеты
Шестьдесят третья сессия
Дополнение № 17**

Генеральная Ассамблея
Официальные отчеты
Шестьдесят третья сессия
Дополнение № 17

Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

**Сорок первая сессия
(16 июня-3 июля 2008 года)**



Организация Объединенных Наций • Нью-Йорк, 2008 год

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 Объединенных Наций.

Содержание

<i>Глава</i>	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1-2	1
II. Организация работы сессии	3-11	1
A. Открытие сессии	3	1
B. Членский состав и участники	4-8	1
C. Выборы должностных лиц	9	3
D. Повестка дня	10	3
E. Утверждение доклада	11	4
III. Окончательная доработка и принятие проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов	12-298	4
A. Введение	12-14	4
B. Рассмотрение проектов статей	15-296	5
C. Доклад редакционной группы	297	65
D. Решение Комиссии и рекомендация Генеральной Ассамблее	298	66
IV. Закупки: доклад Рабочей группы I о ходе работы	299-307	67
V. Арбитраж и согласительная процедура: доклад Рабочей группы II о ходе работы	308-316	69
VI. Законодательство о несостоятельности	317-321	72
A. Доклад Рабочей группы V о ходе работы	317-318	72
B. Содействие сотрудничеству и координация в процессе производства по делам о трансграничной несостоятельности	319-321	72
VII. Обеспечительные интересы: доклад Рабочей группы VI о ходе работы	322-326	73
VIII. Возможная будущая работа в области электронной торговли	327-338	75
IX. Возможная будущая работа в области коммерческого мошенничества	339-347	78
A. Работа над показателями коммерческого мошенничества	339-344	78
B. Сотрудничество с Управлением Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности в области борьбы с коммерческим и экономическим мошенничеством	345-347	80
X. Пятидесятая годовщина Нью-йоркской конвенции	348-352	81
XI. Наблюдение за осуществлением Нью-йоркской конвенции	353-360	83
XII. Техническая помощь в области реформы законодательства	361-369	86
A. Мероприятия в области технического сотрудничества и оказания технической помощи	361-364	86
B. Ресурсы для оказания технической помощи	365-369	87
XIII. Статус и содействие принятию правовых текстов ЮНСИТРАЛ	370-372	88
XIV. Методы работы ЮНСИТРАЛ	373-381	90

XV.	Координация и сотрудничество	382-384	93
XVI.	Роль ЮНСИТРАЛ в поощрении верховенства права на национальном и международном уровнях	385-386	94
XVII.	Учебное международное торговое арбитражное разбирательство памяти Виллема К. Виса	387	95
XVIII.	Резолюции Генеральной Ассамблеи, имеющие отношение к работе Комиссии ..	388-389	96
XIX.	Прочие вопросы	390-394	97
	A. Программа стажировок	390	97
	B. Предлагаемые стратегические рамки на период 2010-2011 годов	391	97
	C. Оценка роли Секретариата в содействии работе Комиссии	392	97
	D. Выход в отставку Секретаря Комиссии	393-394	98
XX.	Сроки и место проведения будущих совещаний	395-398	99
	A. Сорок вторая сессия Комиссии	395	99
	B. Сессии рабочих групп до проведения сорок второй сессии Комиссии	396-397	99
	C. Сессии рабочих групп в 2009 году после сорок второй сессии Комиссии ..	398	100
Приложения			
I.	Проект конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов		101
II.	Письмо министра транспорта Нидерландов, мэра Роттердама и Административного совета Управления порта Роттердама в адрес делегатов сорок первой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли от 5 июня 2008 года		149
III.	Перечень документов, представленных Комиссии на ее сорок первой сессии		151

I. Введение

1. В настоящем докладе Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) освещается работа сорок первой сессии Комиссии, проходившей в Нью-Йорке с 16 июня по 3 июля 2008 года.
2. В соответствии с резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи от 17 декабря 1966 года настоящий доклад представляется Ассамблее, а также представляется для замечаний Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

II. Организация работы сессии

A. Открытие сессии

3. Сорок первая сессия Комиссии была открыта 16 июня 2008 года заместителем Генерального секретаря по правовым вопросам и Юриконсультком Организации Объединенных Наций Николасом Мишелем.

B. Членский состав и участники

4. Комиссия была учреждена резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи в составе 29 государств, избираемых Ассамблеей. В своей резолюции 3108 (XXVIII) от 12 декабря 1973 года Ассамблея расширила членский состав Комиссии с 29 до 36 государств. В своей резолюции 57/20 от 19 ноября 2002 года Ассамблея еще раз расширила членский состав Комиссии с 36 до 60 государств. В настоящее время членами Комиссии, избранными 17 ноября 2003 года и 22 мая 2007 года, являются следующие государства, срок полномочий которых истекает в последний день, предшествующий началу ежегодной сессии Комиссии в указанном году¹: Австралия (2010), Австрия (2010), Алжир (2010), Армения (2013), Бахрейн (2013), Беларусь (2010), Бенин (2013), Болгария (2013), Боливия (2013), Венесуэла (Боливарианская Республика) (2010), Габон (2010), Гватемала (2010), Германия (2013), Гондурас (2013), Греция (2013), Египет (2013), Зимбабве (2010), Израиль (2010), Индия (2010), Иран (Исламская Республика) (2010), Испания (2010), Италия (2010), Камерун (2013), Канада (2013), Кения (2010), Китай (2013), Колумбия (2010), Латвия (2013), Ливан (2010), Мадагаскар (2010), Малайзия (2013), Мальта (2013), Марокко (2013), Мексика (2013), Монголия (2010), Намибия (2013),

¹ В соответствии с резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи члены Комиссии избираются на шестилетний срок. Из нынешнего состава 30 членов были избраны Ассамблеей на ее пятьдесят восьмой сессии 17 ноября 2003 года (решение 58/407), а остальные 30 членов были избраны Ассамблеей на ее шестьдесят первой сессии 22 мая 2007 года (решение 61/417). В своей резолюции 31/99 Ассамблея изменила даты начала и окончания членства, постановив, что срок полномочий членов Комиссии начинается в первый день очередной ежегодной сессии Комиссии сразу же после их избрания и заканчивается в последний день перед открытием седьмой очередной ежегодной сессии Комиссии после их избрания.

Нигерия (2010), Норвегия (2013), Пакистан (2010), Парагвай (2010), Польша (2010), Республика Корея (2013), Российская Федерация (2013), Сальвадор (2013), Сенегал (2013), Сербия (2010), Сингапур (2013), Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (2013), Соединенные Штаты Америки (2010), Таиланд (2010), Уганда (2010), Фиджи (2010), Франция (2013), Чешская Республика (2010), Чили (2013), Швейцария (2010), Шри-Ланка (2013), Эквадор (2010), Южная Африка (2013) и Япония (2013).

5. На сессии были представлены все члены Комиссии, за исключением Армении, Болгарии, Ливана, Зимбабве, Монголии, Намибии, Пакистана и Шри-Ланки.

6. На сессии присутствовали наблюдатели от следующих государств: Анголы, Аргентины, Бельгии, Бразилии, Буркина-Фасо, бывшей югославской Республики Македонии, Ганы, Гвинеи, Дании, Демократической Республики Конго, Индонезии, Кипра, Конго, Кот-д'Ивуара, Кувейта, Ливийской Арабской Джамахирии, Молдовы, Мьянмы, Нигера, Нидерландов, Новой Зеландии, Румынии, Саудовской Аравии, Святейшего Престола, Словакии, Словении, Турции, Филиппин, Финляндии, Хорватии, Чада, Швеции и Эфиопии.

7. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих организаций:

а) *система Организации Объединенных Наций*: Всемирный банк и Специальный представитель Генерального секретаря по правам человека и транснациональным корпорациям и другим коммерческим предприятиям;

б) *межправительственные организации*: Афро-азиатская консультативно-правовая организация, Всемирная таможенная организация (ВТО) и Европейское сообщество;

в) *неправительственные организации, приглашенные Комиссией*: Американская арбитражная ассоциация, Американская ассоциация адвокатов, Американская ассоциация международного частного права, Ассоциация адвокатов города Нью-Йорка, Ассоциация американских железных дорог, БИМКО, Всемирный морской университет, Европейский совет грузоотправителей, Иbero-американский институт морского права, Институт международного банковского права и практики, Консультативный совет по Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продаже товаров, Куала-лумпурский региональный центр по арбитражу, Латиноамериканская банковская федерация, Лондонский суд международного арбитража, Международная ассоциация адвокатов, Международная ассоциация по свопам и производным финансовым инструментам, Международная ассоциация портов и гаваней, Международная ассоциация смешанных перевозок, Международная группа клубов P & I, Международная палата судоходства, Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций, Международный институт устойчивого развития, Международный морской комитет (ММК), Международный совет по торговому арбитражу, Международный союз адвокатов, Целевая группа по международному частному праву Американского общества международного права, Центр международного права окружающей среды и Центр международных исследований в области права.

8. Комиссия приветствовала участие в ее работе международных неправительственных организаций, обладающих опытом в областях, связанных с основными пунктами повестки дня сессии. Их участие имеет важнейшее значение для обеспечения качества текстов, подготавливаемых Комиссией, и Комиссия просила Секретариат продолжать приглашать такие организации на свои сессии.

С. Выборы должностных лиц

9. Комиссия избрала следующих должностных лиц:

<i>Председатель:</i>	Рафаэль ИЛЬЕСКАС ОРТИС (Испания)
<i>Заместители Председателя:</i>	Амаду Кане ДИАЛЛО (Сенегал) Рикардо САНДОВАЛЬ ЛОПЕС (Чили) Томотака ФУДЖИТА (Япония)
<i>Докладчик:</i>	Анита ЗИКМАНЕ (Латвия)

Д. Повестка дня

10. На своем 865-м заседании 16 июня 2008 года Комиссия утвердила следующую повестку дня сессии:

1. Открытие сессии
2. Выборы должностных лиц
3. Утверждение повестки дня
4. Окончательная доработка и принятие проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов
5. Закупки: доклад Рабочей группы I о ходе работы
6. Арбитраж и согласительная процедура: доклад Рабочей группы II о ходе работы
7. Законодательство о несостоятельности: доклад Рабочей группы V о ходе работы
8. Обеспечительные интересы: доклад Рабочей группы VI о ходе работы
9. Возможная будущая работа в области электронной торговли
10. Возможная будущая работа в области коммерческого мошенничества
11. Пятидесятая годовщина Нью-йоркской конвенции 1958 года
12. Наблюдение за осуществлением Нью-йоркской конвенции 1958 года
13. Техническая помощь в области реформы законодательства
14. Статус и содействие принятию правовых текстов ЮНСИТРАЛ
15. Методы работы ЮНСИТРАЛ
16. Координация и сотрудничество

17. Роль ЮНСИТРАЛ в поощрении верховенства права на национальном и международном уровнях
18. Учебное международное торговое арбитражное разбирательство памяти Виллема К. Виса
19. Резолюции Генеральной Ассамблеи, имеющие отношение к работе Комиссии
20. Прочие вопросы
21. Сроки и место проведения будущих совещаний
22. Утверждение доклада Комиссии.

Е. Утверждение доклада

11. На своих 886-м и 887-м заседаниях 3 июля 2008 года Комиссия консенсусом утвердила настоящий доклад.

III. Окончательная доработка и принятие проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов

А. Введение

12. Комиссия отметила, что на своей тридцать четвертой сессии в 2001 году она учредила Рабочую группу III (Транспортное право) для подготовки в тесном сотрудничестве с заинтересованными международными организациями законодательного документа по таким вопросам, касающимся морской перевозки грузов, как сфера применения документа, период ответственности перевозчика, обязательства перевозчика, ответственность перевозчика, обязательства грузоотправителя и транспортные документы². На своей тридцать пятой сессии в 2002 году Комиссия одобрила рабочее предположение о том, что проект документа по транспортному праву будет охватывать транспортные операции "от двери до двери"³. На своих тридцать шестой-сороковой сессиях в 2003-2007 годах Комиссия отмечала трудности, связанные с подготовкой проекта документа и разрешала Рабочей группе в порядке исключения проводить ее сессии продолжительностью в две недели каждая⁴. На своих тридцать девятой и сороковой сессиях в 2006 и 2007 годах Комиссия дала высокую оценку

² *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 и исправление (A/56/17 и Согг.3), пункт 345.*

³ Там же, *пятьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/57/17), пункт 224.*

⁴ Там же, *пятьдесят восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/58/17), пункт 208; там же, пятьдесят девятая сессия, Дополнение № 17 (A/59/17), пункты 64, 132 и 133; там же, шестидесятая сессия, Дополнение № 17 (A/60/17), пункты 183 и 238; там же, шестьдесят первая сессия, Дополнение № 17 (A/61/17), пункты 200 и 273 (с); и там же, шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17), часть первая, пункт 184.*

прогрессу, достигнутому Рабочей группой, и выразила согласие с тем, что желательной целью для завершения этого проекта будет 2008 год⁵.

13. На нынешней сессии Комиссии были представлены доклады о работе двадцатой (Вена, 15-25 октября 2007 года) и двадцатой первой (Вена, 14-25 января 2008 года) сессий Рабочей группы (A/CN.9/642 и A/CN.9/645). В приложение к докладу о работе двадцать первой сессии включен текст проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, одобренный Рабочей группой. Комиссии была также представлена подборка замечаний правительств и межправительственных организаций относительно проекта конвенции, одобренного Рабочей группой (A/CN.9/658 и Add.1-14).

14. Внимание Комиссии было обращено на тот факт, что согласно расписанию работы, согласованному на ее сороковой сессии, она, как ожидается, окончательно доработает и одобрит текст проекта конвенции на нынешней сессии⁶. Затем проект конвенции будет представлен Генеральной Ассамблее для принятия на ее шестьдесят третьей сессии в 2008 году.

В. Рассмотрение проектов статей

15. Комиссия пришла к согласию о том, что она будет рассматривать проекты статей в том порядке, в котором они приводятся в документе A/CN.9/645, за исключением случаев, когда взаимосвязь между некоторыми проектами статей требует их обсуждения в ином порядке. Комиссия решила, что проекты определений следует рассматривать совместно с материально-правовыми положениями, к которым они относятся.

Глава I – Общие положения

Проект статьи 2. Толкование настоящей Конвенции

16. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 2 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 3. Требования в отношении формы и проект статьи 1, пункт 17 ("электронное сообщение")

17. Комиссия пришла к согласию о том, что в данном проекте статьи дана неполная перекрестная ссылка, которая должна быть сделана также на пункт 4 проекта статьи 24, пункт 2 проекта статьи 69 и пункт 4 проекта статьи 77, поскольку в этих положениях также предусматривается направление сообщений в письменном виде.

18. Был задан вопрос о целесообразности включения в определение термина "электронное сообщение", содержащегося в пункте 17 проекта статьи 1, также и требования о том, чтобы в сообщении указывалась личность его составителя. В ответ на этот вопрос было отмечено, что определение электронного сообщения в

⁵ Там же, *шестьдесят первая сессия, Дополнение № 17 (A/61/17)*, пункт 200; и там же, *шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть первая, пункты 183 и 184.

⁶ Там же, *шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть первая, пункт 184.

проекте конвенции построено на основе определения этого же термина, которое содержится в Конвенции Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах. Создание возможности для определения личности составителя представляет собой, как было указано, одну из функций методов электронного подписания, которые рассматриваются в проекте статьи 40, и не является необходимым элементом собственно электронного сообщения. Комиссия выразила согласие с тем, что это понимание должным образом отражено в проекте определения.

19. С учетом принятых изменений Комиссия одобрила содержание проекта статьи 2 и определение, содержащееся в пункте 17 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 4. Применимость возражений и пределов ответственности

20. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 4 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 2 – Сфера применения

Проект статьи 5. Общая сфера применения и проект статьи 1, пункты 1 ("договор перевозки"), 5 ("перевозчик") и 8 ("грузоотправитель по договору")

21. Было высказано мнение, что понятие "договор перевозки", как оно используется в проекте конвенции, является более широким, чем эта же концепция, используемая в ранее заключенных конвенциях, таких как Протокол о поправках к Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов от 25 августа 1924 года с поправками, внесенными Протоколом от 23 февраля 1968 года ("Гаагско-Висбийские правила") и Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов ("Гамбургские правила"), поскольку проект конвенции будет применяться также к перевозкам грузов, лишь частично совершаемых морем. В то же время было указано, что в проекте конвенции не содержатся требования о том, чтобы грузы фактически перевозились морем, что, теоретически, означает, что если в договоре перевозки предусматривается, что груз будет перевозиться морем, то проект конвенции будет применяться даже в том случае, если фактически такой перевозки не осуществлялось. Поскольку в договоре могут быть указаны порты погрузки и разгрузки в различных государствах, проект конвенции будет применяться даже в том случае, если груз не был фактически погружен или разгружен в этих указанных портах. В отличие от этого, если в договоре перевозки не будут упомянуты какие-либо места или порты, перечисленные в подпунктах 1(a)-(d) проекта статьи 5, появится возможность утверждать о неприменимости проекта конвенции, даже если груз фактически был перевезен морем таким образом, который будет отвечать требованиям проекта конвенции. Было предложено внести в проект конвенции такие изменения, которые поставят в центр внимания вопросы фактической перевозки, а не договорных положений. Это предложение получило определенную поддержку. Одна делегация в попытке достичь этой цели предложила новый текст для подпунктов 1(d) и (e) и новый пункт 3. Это предложение получило определенную поддержку.

22. Было указано, что иногда во многих договорах по коммерческим соображениям либо вообще не содержится указаний о способе перевозки, либо перечисляются различные возможности. С учетом этого, если договор не является договором о каком-либо конкретном виде перевозки, можно предположить неприменимость проекта конвенции, кроме как в случаях, когда требование о морском этапе перевозки может быть выведено косвенно. Кроме того, требование о том, чтобы договор "предусматривал морскую перевозку", может технически привести к исключению договоров, в которых вид транспорта не оговаривается. Было предложено включить дополнительную формулировку, указывающую, что договор, разрешающий морскую перевозку, должен считаться "договором перевозки" в тех случаях, когда груз фактически перевозится морем.

23. Другое предложение состояло в том, чтобы предусмотреть возможность для ограничения сферы применения проекта конвенции только договорами морской перевозки, с тем чтобы договоры о перевозке морем и другими видами транспорта не охватывались. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что в проекте конвенции устанавливаются специальные правила, применимые к одному конкретному виду договора о смешанных перевозках, а именно к договору о смешанных перевозках, предусматривающему перевозку морем. Это, как было указано, приведет к фрагментации законодательного регулирования договоров о смешанных перевозках. Кроме того, было отмечено, что проект конвенции в целом не подходит для применения к договорам о смешанных перевозках. Было также указано, что сопоставление положений проекта конвенции и положений других конвенций, регулирующих перевозку грузов, таких как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (1956 год) с поправками, внесенными Протоколом 1978 года (КДПГ), Унифицированные правила, касающиеся договора о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (Приложение В к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом с поправками, внесенными Протоколом об изменениях 1999 года (СІМ-СОТІF)) и Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок ("Монреальская конвенция"), указывает не только на то, что проект конвенции был практически полностью разработан исключительно с ориентацией на морские перевозки, но и что он значительно сокращает ответственность перевозчика по сравнению с этими другими конвенциями.

24. Комиссия приняла эти вызвавшие обеспокоенность моменты к сведению, однако не поддержала внесения изменений в положения, касающиеся сферы применения конвенции. Было отмечено, что базовое предположение, из которого исходила Рабочая группа, заключалось в том, что ключевым фактором для определения сферы применения проекта конвенции является договор перевозки, а не фактическая перевозка груза. Было также отмечено, что Рабочая группа уделила весьма значительное время рассмотрению вопроса о сфере применения проекта конвенции и его пригодности для договоров перевозки, включающих, помимо морского этапа, перевозку другими видами транспорта.

25. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 5 и определения, содержащиеся в пунктах 1, 5 и 8 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 6. Конкретные исключения

26. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 6 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 1, пункт 3 ("линейная перевозка")

27. Комиссия одобрила содержание пункта 3 проекта статьи 1, касающегося определения термина "линейная перевозка", и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 1, пункт 4 ("нелинейная перевозка")

28. Комиссия одобрила содержание проекта пункта 4 статьи 1, касающегося определения термина "нелинейная перевозка", и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 7. Применение в отношении определенных сторон

29. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 7 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 1, пункт 10 ("держатель")

30. Комиссия одобрила содержание пункта 10 проекта статьи 1, касающегося определения термина "держатель", и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 1, пункт 11 ("грузополучатель")

31. Комиссия одобрила содержание пункта 11 проекта статьи 1, касающегося определения термина "грузополучатель", и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 1, пункт 2 ("договор об организации перевозок")

32. В качестве возможного решения в ответ на обеспокоенность, высказанную в отношении действия положения о договорах об организации перевозок (см. пункты 243-244 ниже), было предложено скорректировать определение термина "договор об организации перевозок" в пункте 2 проекта статьи 1 с целью сужения потенциально широкой сферы действия положения о договорах об организации перевозок. В частности, было высказано мнение, что указание в определении конкретного количества партий груза или контейнеров или конкретного тоннажа груза может обеспечить дополнительную защиту, с тем чтобы стороны, фактически заключающие договоры об организации перевозок, имели на переговорах равные по силе позиции. Это предложение получило определенную поддержку.

33. Вместе с тем Комиссия отметила, что предыдущие попытки Рабочей группы найти эффективное решение, обеспечивающее более конкретное содержание определения термина "договор об организации перевозок", оказались безуспешными и что поэтому Рабочая группа уделила основное внимание включению положений о дополнительной защите сторон, которые, как считается, находятся в неблагоприятном положении, непосредственно в текст

проекта статьи 82 (см. пункт 245 ниже). Комиссия решила, что определение термина "договор об организации перевозок" следует оставить в нынешней редакции и тем самым сохранить компромисс, достигнутый Рабочей группой (см. A/CN.9/645, пункты 196-204).

34. Комиссия одобрила содержание пункта 2 проекта статьи 1, касающегося определения термина "договор об организации перевозок", и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 3. Транспортные электронные записи

Проект статьи 8. Использование и последствия транспортных электронных записей

35. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 8 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей

36. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 9 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 10. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи

37. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 10 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 4. Обязательства перевозчика

Статья 11. Перевозка и сдача груза

38. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 11 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 12. Период ответственности перевозчика

39. В Комиссии была выражена обеспокоенность относительно возможного действия пункта 3 проекта статьи 12, в котором указывается, что положение договора не имеет силы в той мере, в какой оно предусматривает, что момент получения груза наступает после начала его первоначальной погрузки согласно договору перевозки или что момент сдачи груза наступает до завершения его окончательной разгрузки согласно договору перевозки. В частности, было высказано мнение, что пункт 3 может толковаться как означающий, что будет признаваться имеющим силу положение, предусматривающее освобождение перевозчика от ответственности за утрату или повреждение, которые произошли до погрузки груза на транспортное средство или после его выгрузки, невзирая на тот факт, что в это время груз находился в ведении перевозчика или его служащих. С тем чтобы избежать подобного результата, было предложено заменить пункт 3 следующим текстом:

"3. Для целей определения периода ответственности перевозчика стороны могут согласовать момент и место получения и сдачи груза, однако

положение в договоре перевозки не имеет силы в той мере, в какой оно предусматривает, что:

а) момент получения груза наступает после момента, когда перевозчик или любое лицо, указанное в статье 19, фактически получили груз, или

б) момент сдачи груза наступает до момента, когда перевозчик или любое лицо, указанное в статье 19, фактически сдали груз".

40. Эта точка зрения, а также внесенное предложение об изменении текста получили определенную поддержку. В то же время поддержка была также выражена и альтернативному толкованию пункта 3, состоящему в том, что перевозчик должен нести ответственность за груз в течение срока, который оговорен в договоре перевозки и который может быть ограничен перевозкой "от причала до причала". Участники обсуждения, согласившиеся с вышеизложенным толкованием пункта 3, в целом придерживались мнения о том, что текст данного положения следует сохранить в его нынешней редакции. В то же время в рамках Комиссии было выражено общее согласие с тем, что ничто в проекте конвенции не препятствует применению предусматриваемого в применимом праве императивного режима в том, что касается периода до начала периода ответственности перевозчика или после его окончания.

41. Согласно другому толкованию, пункт 3 не изменяет пункта 1, а лишь преследует цель запретить перевозчику, даже если он заключил соглашение на основании пункта 2 статьи 14, ограничивать период своей ответственности с целью исключения какого-либо срока после первоначальной погрузки груза или до его окончательной разгрузки. В этой связи было высказано мнение о том, что пункт 3 можно было бы перенести и поместить его сразу же за пунктом 1 и что было бы также полезно заменить вступительную формулировку пункта 3 "Для целей определения периода ответственности перевозчика" словами "С учетом пункта 1". Этот возможный подход получил определенную поддержку.

42. Комиссия пришла к согласию о том, что различные мнения, выраженные относительно возможного толкования пункта 3, свидетельствуют о возможном наличии определенной неясности в тексте. В то же время Комиссия выразила мнение о том, что этот текст может быть разъяснен для обеспечения его более единообразного толкования. Комиссия пришла к согласию о том, что следует обсудить пересмотренный текст, направленный на устранение предполагаемой неясности в пункте 3, и что она отложит свое одобрение проекта статьи 12 до получения результатов предпринимаемых в этой связи усилий.

43. Предприняв активные усилия по разъяснению текста пункта 3 в целях устранения его предполагаемой неясности, Комиссия отметила, что согласовать различные толкования данных положений не оказалось возможным. С учетом ранее принятого ею решения Комиссия одобрила содержание проекта статьи 12 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

44. Была высказана дополнительная точка зрения в отношении взаимосвязи между проектом статьи 12 и понятием "право контроля". В частности было отмечено, что из пункта 2 проекта статьи 52 ясно вытекает, что право контроля существует в течение периода ответственности и прекращается по истечении этого периода. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что если в

результате действия пункта 3 проекта статьи 12 сторонам будет разрешено соглашаться о периоде ответственности, который будет начинаться после получения груза к перевозке или заканчиваться до сдачи груза, то может возникнуть соответствующий пробел в действии права контроля между моментом получения и началом течения периода ответственности и между истечением периода ответственности и сдачей груза. Комиссия приняла к сведению выраженную обеспокоенность.

Проект статьи 13. Перевозка за рамками договора перевозки

45. В Комиссии прозвучали определенные сомнения в связи с предполагаемым отсутствием ясности в проекте статьи 13. В частности, было указано на обеспокоенность относительно возможности выдачи единого транспортного документа в случаях, когда перевозка будет осуществляться как перевозчиком, так и другим лицом. Согласно мнению некоторых участников обсуждения, данный текст противоречит основному принципу проекта конвенции, поскольку перевозчик может выдать транспортный документ на перевозку, выходящую за рамки договора перевозки, однако будет нести ответственность только за часть перевозки. Кроме того, было отмечено, что проблемы могут возникнуть и в связи с включенным в проект статьи 43 положением, которое предусматривает, что транспортный документ является доказательством *prima facie* получения груза перевозчиком, если в транспортном документе может быть указана конкретная перевозка, не охваченная договором перевозки. С учетом предполагаемых трудностей, которые может вызвать проект статьи 13, его было предложено исключить. В Комиссии прозвучала определенная поддержка этого предложения.

46. В то же время поддержку также получило и мнение о том, что в проекте статьи 13 отражены важная коммерческая практика и потребности и что его следует сохранить в нынешней редакции. В частности, было указано на существование устоявшейся коммерческой практики, согласно которой – как следствие базового соглашения о купле-продаже товаров – грузоотправители требуют выдачи единого транспортного документа, несмотря на тот факт, что перевозчик может и не проявлять готовности самостоятельно выполнить всю перевозку или не обладать для этого достаточными возможностями. Было указано, что в подобных случаях грузоотправителям будет важно обладать возможностью потребовать выдачи перевозчиками единого транспортного документа, а перевозчикам – обладать возможностью выдать такой документ, даже если он охватывает перевозку за пределами договора перевозки. В то же время было указано, что еще более существенное коммерческое значение – по причине их распространенности – имеют случаи "доставки коммерсантом", когда грузополучатель предпочитает самостоятельно выполнить заключительный этап перевозки в находящееся на суше место назначения. Было отмечено, что в ходе внутренних консультаций, проведенных рядом делегаций, заинтересованный сектор выразил решительную поддержку включению подобного положения. В дополнение к этому было указано, что проект статьи 13 вступает в действие только по просьбе грузоотправителя, что обеспечивает защиту его интересов от мошеннических действий со стороны перевозчика.

47. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что если проект статьи 13 будет попросту исключен, то это может повлечь за собой пагубные последствия

для практики доставки груза коммерсантом. Если подобные операции будут осуществляться в отсутствие проекта статьи 13, то может возникнуть коллизия с пунктом 3 проекта статьи 12. Кроме того, если на заключительном этапе перевозки произойдут утрата или повреждение груза, то, как это может ожидаться, подобная утрата или повреждение должны охватываться ответственностью грузополучателя. В то же время, поскольку в проекте статьи 43 указывается, что транспортный документ является убедительным доказательством получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях – и в отличие от результата, который был бы получен согласно Гаагско-Висбийским правилам, – то на перевозчика может быть несправедливо возложена ответственность за утрату или повреждение, которые произошли во время заключительного этапа перевозки, исполненной другой стороной. Было указано, что решение этой потенциальной проблемы могло бы заключаться в изменении пункта 2 проекта статьи 14 таким образом, чтобы грузополучатель и перевозчик имели возможность согласовать использование практики доставки груза коммерсантом. В то же время было отмечено, что подобный подход может вызвать трудности с учетом других моментов, вызвавших обеспокоенность в связи с пунктом 2 проекта статьи 14.

48. Было предложено добавить в проект статьи 13 текст, поясняющий, что та часть перевозки, которую перевозчик сам не осуществляет, должна быть конкретно оговорена, например, в результате использования такой формулировки, как "применительно к оставшейся части перевозки перевозчик действует как экспедитор от имени грузоотправителя". Было, однако, отмечено, что использование этого подхода рассматривалось и не было одобрено Рабочей группой, исходя из соображений о том, что в проекте конвенции не должно содержаться положений, регулирующих агентские или экспедиторские аспекты.

49. Было также выражено мнение о том, что исключение проекта статьи 13 вряд ли приведет к изменениям в использовании коммерческой практики в этом отношении, при том что оно может вызвать неопределенность применительно к нынешней практике. В любом случае было отмечено, что если проект статьи 13 будет исключен, то следует приложить усилия к обеспечению того, чтобы пункт 3 проекта статьи 12 не препятствовал коммерческой практике соглашений о доставке груза коммерсантом. Хотя и было отмечено, что исключение проекта статьи 13 вряд ли приведет к прекращению использования этой практики, в Комиссии прозвучала поддержка включению в проект конвенции четкого правила, разрешающего такую практику.

50. Еще одно предложение было связано с возможным ограничением применения проекта статьи 13 необоротными транспортными документами. В то же время было отмечено, что такое ограничение будет представлять собой существенное изменение нынешней коммерческой практики и будет, таким образом, еще менее желательным, чем исключение данного положения.

51. Было отмечено, что с учетом расхождения мнений в рамках Комиссии представляются возможными два варианта действий. Первое решение – просто исключить проект статьи 13, обеспечив при этом, чтобы из подготовительных материалов ясно вытекало, что это исключение не преследует цели установить запрет на уже установившуюся коммерческую практику. Второй упомянутый вариант действий состоял в том, что Комиссия может попытаться переработать проект статьи 13, сохранив его цель, однако урегулировав при этом те моменты,

которые, как было указано, вызывают беспокойство в связи с нынешним текстом. Далее было отмечено, что любая попытка переработать текст должна привести к ясному указанию на применимость данного положения только по прямо выраженной просьбе грузоотправителя, при том что, возможно, удастся изменить формулировку данного текста, уточнив обязательство перевозчика в отношении грузоотправителя в подобных случаях.

52. Комиссия согласилась обсудить пересмотренный текст проекта статьи 13 и отложить свое окончательное рассмотрение проекта статьи 13 до получения результатов предпринятых в этих целях усилий.

53. Предприняв активные усилия по разъяснению текста проекта статьи 13 в целях устранения моментов, которые, как было указано, вызывают беспокойство в связи с данным проектом статьи, Комиссия отметила, что согласовать пересмотренный текст данного положения не оказалось возможным. С учетом ранее принятого ею решения Комиссия пришла к согласию об исключении проекта статьи 13, отметив, что это исключение никоим образом не указывает на то, что в проекте конвенции преследовалась цель выразить критическое отношение к использованию этих видов договоров перевозки или осудить их использование.

Проект статьи 14. Конкретные обязательства

54. В Комиссии была выражена обеспокоенность относительно названия данного проекта положения. Было отмечено, что термин "конкретные обязательства" представляется неуместным, особенно с учетом его перевода на некоторые языки, поскольку в тексте этого положения оговариваются самые стандартные обязательства перевозчика. Было предложено изменить название данного положения на "общие обязательства" или, возможно, "обязательства в отношении груза". Хотя было высказано и мнение о том, что нынешнее название данного положения является вполне уместным, определенная поддержка была выражена изменению названия в соответствии с вышеизложенными предложениями.

55. Было внесено предложение включить в пункт 1 требование о тщательном получении перевозчиком груза и его маркировке. В то же время было отмечено, что маркировка груза обычно считается обязательством грузоотправителя, и данное предложение принято не было.

56. Была выражена поддержка исключению пункта 2 проекта статьи 14, в котором регулируются оговорки FIOS (свободно от погрузки и выгрузки, штивка). Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что согласно пункту 2 от грузополучателя требуется исполнение некоторых обязательств без требования о его согласии на такое исполнение. В то же время было отмечено, что цель данного положения состоит не в том, чтобы установить обязательства для грузополучателя, а в том, чтобы учесть часто встречающиеся коммерческие ситуации, когда перевозчик и грузоотправитель соглашаются о том, что грузоотправитель будет исполнять обязательства, которые обычно налагаются на перевозчика и применительно к которым перевозчик не будет, соответственно, нести ответственности за возможно причиненные утрату или повреждение. Например, было отмечено, что грузоотправители часто предпочитают сами грузить и увязывать груз по самым разнообразным коммерческим причинам,

включая более высокую техническую компетенцию или оснащенность специальным оборудованием. Было указано, что пункт 2 представляет собой положительный шаг вперед с точки зрения упорядочения правового регулирования в области оговорок FIOS, в которой наблюдаются существенные неясности.

57. Было высказано мнение о возможности ограничения действия пункта 2 нелинейными перевозками, поскольку в секторе линейных перевозок перевозчик обычно сам выполняет перечисленные обязательства применительно к контейнерам. Было отмечено, что случаи, когда грузоотправитель сам обязывается обработать груз при линейных перевозках, охватываются, возможно, подпунктом (b) проекта статьи 83. В то же время было указано, что в некоторых ситуациях, например в отношении необычных или перевозящихся вне контейнеров грузов, таких как крупное или специальное оборудование или особые изделия оговорки FIOS используются также и при линейных перевозках. С учетом этого сделанное предложение принято не было.

58. При завершении рассмотрения этого проекта положения Комиссия одобрила содержание проекта статьи 14 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 15. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса

59. Было высказано мнение, что данный проект статьи ведет к существенному повышению ответственности перевозчика, поскольку он обязывает его обеспечивать мореходное состояние судна постоянно, а не только до и в начале морского рейса. Комиссия приняла к сведению это мнение, а также получившее определенную поддержку противоположное мнение, согласно которому этот проект статьи все еще устанавливает низкий уровень ответственности, поскольку он предусматривает только обязанность проявлять надлежащую осмотрительность применительно к обеспечению мореходного состояния судна, а не твердое обязательство предоставить судно в мореходном состоянии. В этой связи не получило достаточной поддержки предложение квалифицировать обязанность перевозчика проявлять надлежащую осмотрительность в целях обеспечения мореходного состояния судна путем включения ссылки на "действующие стандарты морской безопасности".

60. Было отмечено, что исходя из нынешней формулировки проекта статьи 15 создается впечатление, что контейнер можно рассматривать как неотъемлемую часть судна, что в большинстве случаев не соответствует действительности. Во избежание недоразумений было предложено заменить в подпункте (c) проекта статьи слова "включая любые контейнеры" словами "а также любых контейнеров" и внести обусловленные этим грамматические изменения. Комиссия согласилась с этим предложением.

61. В связи с этим же положением было отмечено, что на своей двадцать первой сессии Рабочая группа согласилась добавить там, где это контекстуально необходимо, ссылки на "грузовые автомобильные или железнодорожные транспортные средства" в те положения, в которых упоминаются контейнеры, поддоны и аналогичные приспособления, используемые для крепления груза. Эти дополнительные ссылки было предложено включить также в подпункт (c)

проекта статьи 15. Вместе с тем Комиссия не приняла этого предложения, которое было сочтено нецелесообразным с практической точки зрения в контексте рассматриваемого положения, поскольку, как было отмечено, весьма маловероятно, что перевозчик будет также использовать "грузовые автомобильные или железнодорожные транспортные средства" для целей морского рейса.

62. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 15 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 16. Груз, который может стать опасным

63. Было внесено предложение ограничить права перевозчика в соответствии с проектом статьи 16, предусматривая, что перевозчик может принимать любую из указанных в этом проекте мер, только если ему не было известно об опасном характере груза. Было также предложено обязать перевозчика обосновать причины принятия какой-либо из этих мер и доказать, что представляемую грузом реальную или потенциальную опасность нельзя было предотвратить принятием менее радикальных мер, чем меры, которые были фактически приняты.

64. Эти предложения не получили достаточной поддержки. С одной стороны, было высказано мнение, что требовать от перевозчика обосновывать причины принятия каких-либо мер согласно данному проекту статьи излишне, поскольку перевозчик будет обязан сделать это в суде в случае выставления претензий заинтересованными в грузе сторонами. С другой стороны, было отмечено, что проекты статей 16 и 17 играют важную роль в подтверждении права перевозчика принимать любые меры, которые в данных обстоятельствах являются разумными или даже необходимыми для предотвращения опасности для людей, имущества или окружающей среды. Проект статьи 16 не предусматривает неограниченного и неконтролируемого права перевозчика действовать по своему усмотрению, а только уточняет, что меры, разумно принятые перевозчиком для предотвращения опасности, которую представляет груз, не являются нарушением обязанностей перевозчика заботиться о грузе, принятом к перевозке. Вместе с тем освобождение перевозчика от ответственности согласно подпункту 3(о) проекта статьи 18 не является абсолютным, поскольку в любом случае меры, принятые перевозчиком согласно проектам статей 16 и 17, подпадают под действие критерия разумности, указанного в этих положениях, или же являются частью общей обязанности перевозчика заботиться о грузе, предусмотренной проектом конвенции. Было также указано, что ограничение прав перевозчика согласно данному проекту статьи случаями, когда перевозчик может доказать, что ему не было известно об опасном характере груза, будет равносильно переносу риска перевозки опасных грузов с грузоотправителя на перевозчика, чему не должен попустительствовать проект конвенции.

65. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 16 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 17. Пожертвование грузом во время морского рейса

66. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 17 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 5. Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза или задержку в его сдаче

Проект статьи 18. Основания ответственности

Пункт 2

67. В Комиссии была выражена решительная поддержка внесению изменений в пункт 2 проекта статьи 18, а также было предложено исключить пункт 3.

Пункт 3

68. В Комиссии прозвучала решительная поддержка предложения об исключении пункта 3 и всего перечня обстоятельств, при которых перевозчик освобождается от ответственности за утрату или повреждение груза. Было отмечено, что такая система была присуща ранним этапам развития линейных перевозок и не оправдана в то время, когда в морской отрасли произошел колоссальный технологический прорыв с появлением новых поколений морских судов, контейнеровозов, специальных морских судов, предназначенных для перевозки опасных или скоропортящихся грузов. Было подчеркнуто, что Гамбургские правила не содержат перечня исключенных рисков подобно Гаагско-Висбийским правилам, а это означает, что проект конвенции для всех государств, принявших Гамбургские правила, представляет собой шаг назад. Было указано, что пункт 3 проекта статьи 18 создаст, по всей вероятности, неблагоприятные последствия для правового положения стороны, имеющей право на груз, и, как это обычно бывает на практике, может привести к увеличению страховых премий, что, несомненно, отразится на стоимости товаров. В конце концов этот эффект "снежного кома" затронет конечного потребителя со всеми вытекающими отсюда последствиями для покупательной способности последнего и, следовательно, для экономики государств.

69. Несмотря на то, что эти доводы были встречены в Комиссии с пониманием, она пришла к общему согласию о том, что исключать данный пункт не следует. Внимание Комиссии было вновь обращено на обстоятельное обсуждение этого вопроса в Рабочей группе и на различные высказанные мнения. Комиссия осведомлена о серьезности этих обсуждений и о том тщательном компромиссе, который был достигнут в отношении нынешнего текста проекта статьи 18. Комиссия сочла, что этот компромисс может быть нарушен в результате предложенного исключения пункта 3 проекта статьи 18, который, по мнению многих делегаций, является главным элементом справедливого режима ответственности.

70. Кроме того, было высказано общее мнение, что возражения против данного проекта пункта являются результатом недопонимания его практического значения. Ответственность перевозчиков обычно основывается на вине и не является строгой ответственностью. В этой связи принцип, согласно которому перевозчик несет ответственность за повреждение груза, если доказано, что это повреждение возникло по вине перевозчика, отнюдь не является каким-либо новым принципом, вводимым в действие проектом конвенции. Пункт 3 является частью общей системы ответственности, основанной на вине, и перечисленные в нем обстоятельства относятся к тем типичным случаям, когда перевозчик не считается виновным. Еще более важный аспект заключается в том, что

приведенный в пункте 3 перечень является не перечнем случаев абсолютного освобождения от ответственности, а только перечнем обстоятельств, наличие которых приводит к переносу бремени доказывания и возникновению опровержимой презумпции того, что повреждение груза произошло не по вине перевозчика. Согласно пунктам 4 и 5 проекта статьи у грузоотправителя по-прежнему сохраняется возможность доказать, что те обстоятельства, на которые ссылается перевозчик, полностью или частично возникли по вине перевозчика или что повреждение груза является или, по всей вероятности, является результатом немореходного состояния судна. Даже многие из первоначальных противников, выступавших в Рабочей группе против включенного в пункт 3 перечня, в целом выразили согласие с адекватностью системы ответственности, установленной в проекте статьи 18.

Пункты 4, 5 и 6

71. Еще одно критическое замечание, высказанное в связи с проектом статьи 18, касалось бремени доказывания, поскольку, как было отмечено, предусматриваемый порядок является отступлением от ранее разработанных режимов. Хотя сам факт, что сторона, на которую возложено бремя доказывания, должна представить доказательства в обоснование своего требования, не ставился под сомнение, было отмечено, что грузоотправителю будет труднее нести бремя доказывания согласно данному проекту статьи, чем согласно действующему законодательству. Было указано, что получить доказательства причин утраты груза часто бывает нелегко, особенно для грузополучателя или грузоотправителя, поскольку они не будут иметь доступа ко всем (или вообще ни к каким) соответствующим фактам. Бремя доказывания фактических причин утраты груза обычно должно возлагаться на перевозчика, который имеет лучшую, чем грузоотправитель, возможность выяснить, что произошло с грузом, пока тот находился в ведении перевозчика. При наличии более одной причины утраты или повреждения груза на перевозчика должно возлагаться бремя доказывания того, в какой степени такая утрата была вызвана той или иной причиной.

72. Был приведен довод о том, что грузоотправителю будет трудно доказать такие факты, как немореходное состояние, ненадлежащее укомплектование экипажа, оснащение или снабжение судна или то, что его трюмы не находились в должном состоянии для перевозки грузов, как этого требует пункт 5. Совместное воздействие пунктов 4, 5 и 6 приведет к изменению общего правила распределения ответственности, что может затронуть значительное число связанных с грузом исков и поставить грузоотправителей в неблагоприятное положение в случае утраты или повреждения груза, вызванных несколькими причинами, если одной из них будет допущенное по небрежности немореходное состояние судна. В таких случаях грузоотправителю придется нести бремя доказывания того, в какой мере это немореходное состояние способствовало утрате груза. Было отмечено, что во всех случаях, когда утрата или повреждение груза вызваны немореходным состоянием судна, бремя доказывания того, что надлежащая осмотрительность была проявлена, должно лежать на перевозчике или другом лице, претендующем на освобождение от ответственности согласно данному проекту статьи, который следует изменить соответствующим образом. Кроме того, было предложено исключить пункт 6 в силу опасения, состоявшего

в том, что вводимая им концепция пропорциональной ответственности может создать для участвующих в споре истцов трудности, связанные с доказыванием.

73. Комиссия приняла к сведению эти замечания. Вместе с тем существенную поддержку получило мнение о необходимости сохранения пунктов 4, 5 и 6 проекта статьи в их нынешней редакции. Было отмечено, что возлагаемое на грузоотправителя бремя является не столь тяжелым, как об этом заявлялось. В действительности ничто в данном проекте статьи не требует от грузоотправителя представлять убедительные доказательства немореходного состояния судна, поскольку бремя доказывания переходит обратно на перевозчика, как только грузоотправитель докажет, что немореходное состояние "вероятно" вызвало повреждение груза или способствовало ему. Пункт 6 был также предметом обстоятельных обсуждений в Рабочей группе, и его нынешний текст отражает компромисс, который многие делегации рассматривают как основной элемент общей сбалансированности проекта статьи 18.

Выводы, касающиеся проекта статьи

74. После завершения рассмотрения пунктов 4-6 Комиссия возобновила общее обсуждение проекта статьи 18, в частности его пункта 3.

75. В Комиссии были высказаны решительные возражения против решения не вносить никаких изменений в этот проект статьи, в частности в пункт 3 (см. пункты 68-70 выше). Было заявлено, что сохранение этого пункта вызовет ряд негативных последствий, например увеличение страховых премий, что приведет к удорожанию товаров и, следовательно, к снижению уровня жизни конечных потребителей, причем в наибольшей степени это скажется на населении наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и небольших островных развивающихся государств. Было также подчеркнуто, что такой результат будет противоречить ряду основополагающих политических целей и принципов Организации Объединенных Наций, официально принятых Генеральной Ассамблеей. Внимание Комиссии, например, было обращено на цели развития, сформулированные в Декларации тысячелетия, изложенной в резолюции 60/1 Генеральной Ассамблеи от 16 сентября 2005 года, которой был принят итоговый документ Всемирного саммита 2005 года. Эти цели направлены на то, чтобы сделать право на развитие всеобщим достоянием. Было отмечено, что в соответствии с резолюцией 60/1 Ассамблеи всем органам и учреждениям Организации Объединенных Наций рекомендуется стремиться увязывать свою деятельность с достижением целей, сформулированных в Декларации тысячелетия. К Комиссии был обращен настоятельный призыв не игнорировать свою роль в этом процессе и учитывать негативные последствия, которые может вызвать ее решение в отношении проекта статьи 18 для ряда развивающихся и наименее развитых стран. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что, сохранив в тексте положения, предоставляющие перевозчикам необоснованные преимущества в ущерб грузоотправителям, Комиссия тем самым может уменьшить приемлемость проекта конвенции для целых регионов мира.

76. Комиссия приостановила работу над текстом проекта конвенции для обсуждения этих опасений, в том числе предложений об изменении формулировки данного проекта статьи для учета некоторых из них. Вместе с тем возобладало получившее решительную поддержку мнение о том, что за годы

обстоятельных переговоров Рабочей группе в конце концов удалось достичь эффективного равновесия между интересами грузоотправителей и перевозчиков и что данный проект статьи представляет собой наилучший из возможных компромиссов. Было сочтено, что на столь позднем этапе переговоров достижение лучшего результата весьма маловероятно. Кроме того, этот проект статьи является частью общего равновесия интересов и любые изменения в его содержании неизбежно потребуют внесения поправок в другие части проекта конвенции, некоторые из которых были сами подготовлены в результате хрупкого и тщательно согласованного компромисса.

77. Вновь заявив о своем понимании позиции тех участников обсуждения, которые не в полной мере удовлетворены данным проектом статьи, Комиссия постановила одобрить содержание проекта статьи 18 и передать его на рассмотрение редакционной группе. При этом Комиссия просила редакционную группу привести ссылку на контейнеры в подпункте 5 (a)(iii) в соответствии с аналогичной ссылкой в подпункте (c) проекта статьи 15 и снять скобки вокруг соответствующей формулировки.

Проект статьи 19. Ответственность перевозчика за других лиц

78. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 19 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 20. Ответственность морских исполняющих сторон; проект статьи 1, пункты 6 ("исполняющая сторона") и 7 ("морская исполняющая сторона")

79. Было отмечено, что проект статьи 20 возлагает на морскую исполняющую сторону такие же обязательства, что и на перевозчика. В соответствии с определением в пункте 7 проекта статьи 1 сухопутный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он исполняет или обязуется исполнить свои услуги исключительно в районе порта. Было отмечено, что в силу совокупного действия этих положений могут возникнуть ненадлежащие последствия, поскольку упаковка груза для морской перевозки может также производиться на суше. Кроме того, расположенные в морских портах грузовые компании все чаще предоставляют услуги, не подпадающие под обязательства перевозчика. В то же время не ясно, будет ли автомобильный или железнодорожный перевозчик, доставивший груз в район порта, квалифицироваться как морская исполняющая сторона в течение всего его рейса или же он будет считаться только исполняющей стороной до его прибытия в район порта, а затем морской исполняющей стороной после въезда в такой район. Поскольку на практике определить границы районов портов трудно, применение этих положений на практике вызовет проблемы. С учетом этих трудностей было предложено предусмотреть в проекте конвенции возможность заявлений, посредством которых договаривающиеся государства смогут ограничить сферу действия конвенции только морской перевозкой.

80. В ответ было отмечено, что в соответствии с пунктом 7 проекта статьи 1 сухопутный перевозчик будет считаться морской исполняющей стороной только в том случае, если он исполняет или обязуется исполнить свои услуги исключительно в районе порта. Такое определение соответствует принятому Рабочей группой принципиальному решению о том, что автомобильные

перевозчики в целом не должны приравниваться к морским исполняющим сторонам. В этой связи автомобильный перевозчик, доставивший груз извне в район порта не будет рассматриваться как морская исполняющая сторона, поскольку этот автомобильный перевозчик не исполнял своих обязательств исключительно в районе порта. Кроме того, было отмечено, что в настоящее время местные власти, как правило, определяют границы районов своих портов, что в большинстве случаев служит четкой основой для применения этого проекта статьи. В то же время было подчеркнуто, что Рабочая группа не сочла, что подготовка унифицированного определения термина "район порта" является сколь-либо целесообразной с практической точки зрения.

81. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 20 и определений, содержащихся в пунктах 6 и 7 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 21. Солидарная ответственность

82. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 21 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 22. Задержка в сдаче груза

83. Было высказано мнение, что данный проект статьи является неудовлетворительным, поскольку он не ограничивает сумму, подлежащую возмещению за задержку в сдаче груза, и относит этот вопрос исключительно к сфере, регулируемой принципом свободы договора. Другое критическое замечание было высказано в отношении неясности по поводу того, подлежит ли также возмещению согласно проекту статьи ущерб, причиненный задержкой в сдаче груза, в случае подразумеваемых конечных дат или сроков сдачи груза. В связи с этим было предложено исключить данный проект статьи, а вопрос ответственности за задержку в сдаче груза оставить на урегулирование на основании применимого национального права.

84. В ответ было отмечено, что этот проект статьи в его нынешней формулировке не требует прямой договоренности о дате или сроке сдачи, равно как и не допускает освобождения перевозчика от ответственности за задержку в сдаче груза.

85. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 22 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 23. Исчисление возмещения

86. Предложение о включении ссылки об определении стоимости груза компетентными судами в случае отсутствия аналогичного груза поддержки не получило. Было высказано мнение о том, что суды обычно оценивают размер возмещения в соответствии с местными правилами и что в проекте конвенции не следует делать попыток предложить конкретные правила, применимые в исключительных случаях.

87. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 23 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 24. Уведомление в случае потери, повреждения или задержки

88. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 24 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 6. Дополнительные положения, касающиеся конкретных стадий перевозки**Проект статьи 25. Отклонение от курса**

89. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 25 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 26. Палубный груз на морских судах и проект статьи 1, пункты 24 ("груз"), 25 ("морское судно") и 26 ("контейнер")

90. Предложение дополнить определение термина "груз" ссылкой на автомобильные и железнодорожные грузовые транспортные средства достаточной поддержки не получило, поскольку было сочтено, что предложенное дополнение потребует внесения изменений в другие положения проекта конвенции, например в пункт 2 проекта статьи 61, в котором упоминаются грузовые контейнеры и автомобильные или железнодорожные грузовые транспортные средства.

91. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 26 и определений, содержащихся в пунктах 24, 25 и 26 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе. Комиссия просила редакционную группу обеспечить последовательность ссылок на "обычай, обыкновения и практику в данной отрасли" по всему тексту проекта конвенции.

Проект статьи 27. Перевозка до или после морской перевозки

92. Внимание Комиссии было вновь обращено на то, что помимо ссылки на другие международные документы в предыдущих вариантах проекта статьи 27 содержалась также заключенная в квадратные скобки ссылка на "внутреннее право". Далее было напомнено о том, что на девятнадцатой и двадцатой сессиях Рабочей группы эта ссылка была исключена в качестве части компромиссного предложения, касавшегося ряда вопросов, включая уровень ограничения ответственности перевозчика (см. A/CN.9/621, пункты 189-192, и A/CN.9/642, пункты 163 и 166).

93. В Комиссии было внесено предложение восстановить ссылку на "внутреннее право" в проекте статьи 27 или предусмотреть в проекте конвенции положение, разрешающее договаривающимся государствам делать заявления о применении императивных норм своего национального права к вопросам, регулируемым в проекте статьи 27. В поддержку этого предложения было отмечено, что в некоторых государствах действуют очень конкретные внутренние нормы применительно к особым географическим районам, таким как пустыни, и что этим государствам хотелось бы сохранить эти специальные правила и после вступления проекта конвенции в силу. Кроме того, было высказано мнение о том, что, поскольку нынешний текст проекта статьи 27 предусматривает решение на случай возможных коллизий с региональными конвенциями, регулирующими отдельные виды перевозок, за национальным

законодательством других государств, не являющихся сторонами этих конвенций, должен быть признан такой же статус, даже если их внутренние нормы не вытекают из международных обязательств. В дополнение к этому было высказано предположение о том, что восстановление ссылки на "внутреннее право" в проекте статьи 27 позволит ратифицировать конвенцию большему числу государств и, таким образом, создаст возможность для максимального широкого принятия этого документа государствами.

94. В Комиссии была также выражена обеспокоенность относительно того факта, что проект статьи 27 применяется только к утрате или повреждению груза, которые могут быть установлены как произошедшие на том или ином конкретном этапе перевозки. Было высказано мнение о том, что в большинстве случаев доказать момент утраты или повреждения будет весьма сложно и что в результате этого применимость проекта статьи 27 будет, по всей вероятности, ограниченной. Далее было высказано предположение о том, что для тех случаев, когда локализация утраты или повреждения будет возможной, порядок, предписывающий применение национального права, регулирующего этот конкретный этап перевозки, будет играть особенно важную роль.

95. Хотя предложение о восстановлении ссылки на "внутреннее право" в проекте статьи 27 было встречено с определенной поддержкой и пониманием, было обращено внимание на тот факт, что нынешний текст проекта статьи 27, в том числе с учетом исключения ссылки "внутреннее право", был подготовлен в результате сложного компромисса, сформировавшегося в ходе ряда сессий Рабочей группы. Было высказано предостережение в связи с тем, что этот компромисс охватывает ряд разных и сложных вопросов, включая установление уровня ограничения ответственности перевозчика, и что восстановление ссылки на внутреннее право может нарушить сбалансированность, достигнутую в результате этого компромисса. К Комиссии был обращен призыв поддержать нынешний текст, выработанный в результате компромисса, и эта точка зрения получила поддержку. Ряд делегаций отметили, что, хотя они и не в полной мере удовлетворены результатами компромиссного решения, они по-прежнему поддерживают его в интересах достижения максимально широкого консенсуса по этому тексту.

96. Также в поддержку данного текста в его нынешней редакции было отмечено, что включение в проект статьи 27 ссылки на "внутреннее право" весьма отличается от включения ссылки на международно-правовые документы. В случае международных документов можно ожидать, что содержание законодательства будет хорошо известным, прозрачным и унифицированным, что не создает, таким образом, каких-либо значительных препятствий для международной торговли. В отличие от этого внутренние нормы существенно различаются от государства к государству, что значительно затрудняет определение юридических требований какого-либо конкретного внутреннего режима, причем вероятность внесения изменений в национальное право в любой момент является намного более высокой. Было высказано мнение о том, что эти факторы значительно затрудняют включение ссылки на внутреннее право в проект статьи 27 и могут привести к созданию существенно менее единообразного режима, чем включение в данное положение ссылки на международные документы. В Комиссии прозвучала поддержка этой точки зрения.

97. Было высказано мнение о том, что, поскольку проект статьи 27, как это очевидно, уже не является положением, в котором регулируются вопросы коллизии конвенций, формулировка "не имеют преимущественной силы" в вводной части этого положения может быть истолкована неверно. Было высказано предположение о том, что было бы предпочтительно заменить ее словами "не применяются". В то же время было отмечено, что простая замена этой формулировки предложенными словами может вызвать трудности, поскольку вступившие в коллизию положения будут не просто неприменимы, но будут неприменимы только в той мере, в которой имеется коллизия с положениями проекта конвенции. Кроме того, было признано, что для достижения предложенного результата, по всей вероятности, потребуется более существенный пересмотр текста статьи 27. Комиссия пришла к согласию о том, что нынешний текст проекта статьи 27 является приемлемым.

98. После обсуждения Комиссия одобрила содержание проекта статьи 27 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 28. Сдача груза к перевозке

99. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 28 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 29. Сотрудничество грузоотправителя по договору и перевозчика в предоставлении информации и инструкций

100. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 29 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов

101. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 30 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком

102. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 31 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 32. Информация для формулирования договорных условий; проект статьи 1, пункт 23 ("договорные условия")

103. В Комиссии было отмечено, что проекты статей 32 и 33 предусматривают потенциально неограниченную ответственность со стороны грузоотправителя за неисполнение его обязательств в отношении предоставления информации для договорных условий или в отношении отправки опасных грузов. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что потенциально неограниченная ответственность грузоотправителя прямо противоположна положению перевозчика, на которого налагается лишь ограниченная ответственность в результате действия проекта статьи 61. С учетом других вопросов, по которым в проекте конвенции предусматривается свобода договора, было высказано мнение о том, что грузоотправителю может быть предоставлена определенная

защита в этом отношении путем исключения слова "ограничивает" в пункте 2 проекта статьи 81, что позволит сторонам договора перевозки соглашаться об ограничении ответственности грузоотправителя. (См. обсуждение предложения об исключении слова "ограничивает" из пункта 2 проекта статьи 81 в пунктах 236-241 ниже.) Комиссия согласилась обсудить это предложение в контексте рассмотрения проекта статьи 81 текста.

104. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 32 и определения, содержащегося в пункте 23 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 33. Специальные правила об опасном грузе

105. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 33 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору документарным грузоотправителем; проект статьи 1, пункт 9 ("документарный грузоотправитель")

106. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что проект статьи 34 носит слишком широкий характер, поскольку на документарного грузоотправителя возлагаются все обязательства грузоотправителя. Эта точка зрения не была поддержана Комиссией. В ответ на вопрос о том, может ли быть установлена солидарная ответственность документарного грузоотправителя и грузоотправителя, было высказано мнение, что цели установления солидарной ответственности в отношениях между этими двумя сторонами не преследовалось.

107. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 34 и определения, содержащегося в пункте 9 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 35. Ответственность грузоотправителя по договору за других лиц

108. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 35 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору

109. В Комиссии были заданы вопросы относительно соображений, лежавших в основе включения в текст проекта статьи 36, особенно с учетом того, что в проекте конвенции в целом отражен разрешительный подход к вопросам свободы договора. Хотя было напомнено о том, что некоторые делегации, принимавшие участие в обсуждениях в Рабочей группе, просили включить положение, касающееся прекращения ответственности грузоотправителя, Комиссия в целом пришла к мнению о том, что данное положение не является необходимым и может быть исключено из текста.

110. Комиссия согласилась исключить проект статьи 36 из текста проекта конвенции.

Глава 8. Транспортные документы и транспортные электронные записи

Проект статьи 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

111. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 37 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 38. Договорные условия

112. Широкую поддержку получило мнение о том, что этот проект статьи в его нынешней формулировке является неполным в том смысле, что в нем говорится только о грузе и перевозчике, но не упоминаются, в частности, другие важные аспекты, такие как доставка и транспортные средства. Было отмечено, что, в зависимости от ситуации, грузоотправителю или грузополучателю потребуется дополнительная информация, с тем чтобы он мог предпринять надлежащие действия в отношении партии груза. Банки часто требуют от грузоотправителей представления "отгруженных" коносаментов, в которых грузоотправитель должен указать название судна, на которое погружен груз. Аналогично, к грузополучателям, ожидающим груз в определенном месте назначения, не должно предъявляться неожиданных требований принять поставку в другом месте, и поэтому в проект конвенции следует включить требование об указании в транспортном документе информации, на которую может положиться грузополучатель. Кроме того, у грузополучателя должна иметься возможность предпринять – на основе включенной в транспортный документ информации – необходимые действия для упорядоченного принятия поставки груза, такие как обеспечение наличия наземных транспортных средств, и ему, таким образом, требуется по крайней мере информация о месте назначения и ожидаемом времени прибытия. В силу этого было предложено предусмотреть требование об указании в транспортном документе – в дополнение к тем элементам, которые уже упомянуты в данном проекте статьи, – следующей информации: наименование и адрес грузополучателя; наименование судна; порты погрузки и разгрузки; и дата получения груза перевозчиком или исполняющей стороной или приблизительная дата доставки.

113. В другом предложении о дополнении приводимого в данном проекте статьи перечня новыми элементами утверждалось о целесообразности включения места получения и сдачи груза, поскольку эти элементы являются необходимыми для определения географической сферы применения конвенции в соответствии с его статьей 5. В отсутствие этих элементов стороны могут быть не осведомлены о том, что к договору перевозки применяется конвенция.

114. В ответ на эти предложения было указано, что в данном проекте статьи говорится только об обязательных договорных условиях, без которых перевозка не может быть осуществлена и которые необходимы для действия других положений проекта конвенции. Ничто не препятствует сторонам согласовывать другие условия, которые с коммерческой точки зрения было бы желательно упомянуть в транспортном документе. В то же время далее было отмечено, что предложенные дополнения связаны с определенной фактической информацией, такой как наименование судна, порты погрузки и разгрузки и приблизительная дата доставки, а эти сведения в момент выдачи транспортного документа могут и не быть известными сторонам. Было указано, что один из первоочередных

интересов грузоотправителя будет, как правило, заключаться в скорейшем возможном получении транспортного документа, с тем чтобы получить возможность представить этот транспортный документ в выдавший документарный аккредитив банк для получения платежа за проданные товары. В то же время выдача транспортного документа будет без какой бы то ни было необходимости затянута, если в данном проекте статьи будет предусмотрено обязательное включение всей дополнительной предложенной информации. Было разъяснено, что, например, при смешанных перевозках между отправлением груза из какого-либо расположенного на суше места и его фактическим прибытием в первоначальный порт погрузки может истечь несколько дней. Еще определенное время пройдет до того, когда груз будет перевезен на другом судне в узловой порт, где он будет опять разгружен для перевозки в конечный пункт назначения. В подобной ситуации, которая весьма часто встречается на практике, в момент выдачи документа обычно известно только наименование первого или перевалочного судна. Кроме того, часто не известны и порты погрузки и разгрузки, поскольку крупные перевозчики могут распределять грузы по различным альтернативным портам на основе финансовых (терминальные сборы, например) или оперативных (наличие места на морских судах) соображений.

115. Был приведен довод о том, что не следует предусматривать и обязательного указания наименования грузоотправителя. Было отмечено, что в транспортных документах, действительно, всегда именуется какое-либо лицо в качестве грузоотправителя. На практике, однако, это поименованное лицо часто является документарным грузоотправителем, и к перевозчикам часто поступают просьбы об изменении наименования грузоотправителя. В некоторых случаях грузоотправитель даже может по вполне законным коммерческим причинам предпочитать сохранять свое имя в тайне. Эта практика никогда не препятствует перевозке груза, поскольку перевозчикам обычно известны свои клиенты и у них будет иметься информация о том, с кого взыскать фрахт. Далее было указано, что аналогичные причины обуславливают и необходимость в проявлении осторожности применительно к требованию о том, чтобы в транспортном документе указывались другие элементы, такие как наименование и адрес грузополучателя, поскольку во многих случаях груз может быть продан в транзите и имя конечного покупателя в момент выдачи транспортного документа известно не будет. Во многих секторах обычной практикой является указание грузополучателя лишь путем использования формулировки "приказу грузоотправителя по договору". Кроме того, структура торговых отношений в некоторых секторах иногда приводит даже к тому, что в момент погрузки груза место его сдачи известно не будет. Грузоотправители в секторе торговли сырой нефтью из региона Ближнего Востока часто, например, указывают место назначения груза путем использования неконкретных формулировок (таких как "к западу от Гибралтара"), причем эта практика редко вызывает какие-либо проблемы, однако ее использование будет запрещено в результате предложенного расширения перечня условий, подлежащих обязательному включению в договор.

116. Было отмечено, что в равной мере неподходящим элементом для обязательного включения в транспортный документ было бы указание даты доставки, поскольку в большинстве случаев морской перевозчик сможет только сообщить информацию о неточной оценке продолжительности рейса.

Неопределенность применительно к дате доставки груза устраняется за счет нынешней практики сообщения перевозчику информации о той стороне, которой надлежит направить соответствующее уведомление, причем эта практика также упрощает сдачу груза грузополучателю. Проект конвенции служит дальнейшему совершенствованию этой практики за счет включения требования о том, чтобы в транспортном документе указывались наименование и адрес перевозчика, хотя подобного требования в Гамбургских правилах, например, не содержится. Технологический прогресс в области информатики и связи, как о нем свидетельствуют передовые системы отслеживания пути движения груза, услуги которых многие перевозчики в последние годы предлагают через сеть Интернет, намного облегчил для заинтересованных в грузе лиц получение непосредственно от перевозчика конкретной информации о доставке груза по сравнению с тем положением, которое существовало во времена, когда грузополучателям для получения такой информации приходилось в основном полагаться на собственно транспортный документ.

117. Комиссия подробно обсудила вопрос о желательности добавления новых элементов к числу тех, которые уже упомянуты в проекте статьи 38, а также о практических последствиях таких добавлений. В ответ на заданный вопрос было отмечено, что квалификация элементов, перечисленных в проекте статьи 38, в качестве "обязательных" договорных условий может в некоторой степени вводить в заблуждение, поскольку согласно проекту статьи 41 отсутствие или неточность одного или более договорных условий не влияют на правовой характер или действительность транспортного документа. Соответственно, грузополучатель, например, не лишится своих прав требовать сдачи груза на основании транспортного документа, если предусмотренные в проекте статьи 38 требования не будут полностью или точно выполнены в результате ошибки или упущения со стороны грузоотправителя или перевозчика. Аналогично, проект конвенции не затрагивает никаких прав, которыми согласно применимому праву может обладать грузоотправитель на получение определенной информации, которую перевозчик не включил в транспортный документ, или прав полагаться на определенные фактические предположения в отсутствие информации о противном. Это не свидетельствует, однако, о разумности бесконечного расширения данного перечня, поскольку дополнительные требования неизбежно утяжелят бремя, накладываемое на стороны.

118. Комиссия с пониманием встретила выдвинутые доводы о сохранении перечня требований в проекте статьи 38 в рамках коммерческой разумности. Тем не менее было выражено широкое согласие с тем, что включение некоторых дополнительных требований было бы, возможно, целесообразным, с тем чтобы улучшить положение грузоотправителя и грузополучателя с точки зрения удовлетворения запросов банков, выдавших документарные аккредитивы, или принятия логистических и других организационных мер, необходимых для получения груза в месте назначения. Было указано, что с учетом взаимосвязи между проектами статей 38 и 41 расширенный перечень не создаст негативных последствий для торговых обыкновений, поскольку транспортный документ по-прежнему сможет быть выдан юридически действительным образом даже без включения некоторой информации, которая остается неизвестной до начала перевозки. Комиссия также признала, что упоминание некоторых элементов может потребовать определенных оговорок, например, в том, что касается их доступности в момент выдачи транспортного документа.

119. Было внесено предложение включить в текст проекта статьи 38 следующий пункт:

"2 бис. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанные в статье 38, должны, кроме того, включать:

- a) наименование и адрес грузополучателя, если это наименование указано грузоотправителем;
- b) наименование судна, если оно указано в договоре перевозки;
- c) место получения и, если оно известно перевозчику, место сдачи груза; и
- d) порт погрузки и порт разгрузки, если они указаны в договоре перевозки".

120. Было отмечено, что хотя большая часть предложений о включении дополнительных элементов в проект статьи 38 была учтена, включить ссылку на ожидаемую дату сдачи груза не оказалось возможным. Хотя были предприняты усилия для включения такой информации, было сочтено, что она настолько тесно связана с проектом статьи 22 и вопросом об ответственности перевозчика за задержку в сдаче груза, что наилучшее решение заключается в том, чтобы не создавать опасности нарушения сбалансированности одобренного содержания этих положений. В рамках Комиссии прозвучала широкая поддержка включению нового пункта 2 бис в проект статьи 38.

121. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 38, с учетом включения дополнительного пункта 2 бис, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 39. Идентификация перевозчика

122. Комиссия приняла к сведению заявление о том, что принцип, использованный в этом проекте статьи, является неудовлетворительным.

123. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 39 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 40. Подпись

124. Поддержку получило понимание, согласно которому в этом проекте статьи не оговариваются требования для действительности подписи, будь то собственноручной или электронной, поскольку этот вопрос оставлен на урегулирование на основании применимого права.

125. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 40 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 41. Недостатки в договорных условиях

126. С учетом терминологических поправок, которые могут потребоваться в тексте на некоторых языках, Комиссия одобрила содержание проекта статьи 41 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 42. Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях

127. Было указано, что на практике груз может быть сдан к перевозке в закрытом дорожном или железнодорожном грузовом транспортном средстве, что ограничивает способность перевозчика проверить информацию о грузе. Комиссия согласилась с тем, что ссылки на "контейнер" в данном проекте статьи следует дополнить, с тем чтобы охватить также и эти транспортные средства. Комиссия просила редакционную группу рассмотреть альтернативные варианты формулировок, охватывающих подобные транспортные средства, таким образом, который позволит избежать утяжеления этого проекта статьи излишними повторениями, и с учетом использования аналогичных ссылок в других местах текста.

128. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 42 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 43. Доказательственная сила договорных условий

129. Предложение о замене слов "но не" союзом "и" в подпункте (с) (ii) проекта статьи 43 достаточной поддержки не получило. Было отмечено, что в отличие от идентификационных номеров контейнеров идентификационные номера контейнерных пломб могут и не быть известны перевозчику, поскольку пломбы могут быть поставлены не грузоотправителем или перевозчиком, а другими сторонами, такими как таможенные или санитарные власти.

130. Комиссия выразила согласие с тем, что применительно к ситуации, предусматриваемой в подпункте (с) (ii) этого проекта статьи, расширение охвата соответствующего положения на дорожные или железнодорожные транспортные средства было бы нецелесообразно.

131. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 43 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 44. "Предоплата фрахта"

132. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 44 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 1, пункт 14 ("транспортный документ")

133. Было отмечено, что Рабочая группа на своей заключительной сессии решила исключить из проекта конвенции ссылку на "фактического грузоотправителя" и что в результате этого определение термина "транспортный документ" было изменено таким образом, чтобы подпункты (а) и (b) применялись совместно, а не альтернативно. Поскольку, таким образом, простые квитанции были исключены из определения термина "транспортный документ", было предложено также исключить из вводной части этого определения слова "или исполняющей стороной". Комиссия одобрила такую поправку.

134. Было также предложено включить вместо исключенной вышеупомянутой формулировки слова "или лицом, действующим от имени перевозчика" для приведения этого определения в соответствие с формулировкой в пункте 1 проекта статьи 40, касающегося подписи. Вместе с тем было отмечено, что при

подготовке проекта конвенции разработчики старались избегать ссылок на агентские отношения, которые, хотя и получили широкое распространение в сфере коммерческих перевозок, были сочтены слишком сложными для включения в сферу действия конвенции. Кроме того, было подчеркнуто, что, хотя ссылка на лицо, действующее от имени перевозчика, применительно к подписи была признана необходимой, было сочтено, что включение этой формулировки в определение термина "транспортный документ" вызовет вопросы в отношении отсутствия подобной ссылки в других статьях проекта конвенции. Комиссия поддержала это мнение и постановила не включать этой дополнительной формулировки.

135. Было также предложено включить в определение в качестве пункта следующий текст: "свидетельствует о том, когда груз был получен грузополучателем/сдан ему". Вместе с тем было отмечено, что в проекте статьи 11 предусмотрено обязательство перевозчика перевезти груз до места назначения и сдать грузополучателю, и поэтому Комиссия отклонила данное предложение.

Проект статьи 1, пункты 15 ("оборотный транспортный документ"), 16 ("необоротный транспортный документ"), 18 ("транспортная электронная запись"), 19 ("оборотная транспортная электронная запись"), 20 ("необоротная транспортная электронная запись"), 21 ("выдача" оборотной транспортной электронной записи), 22 ("передача" оборотной транспортной электронной записи) и 27 ("фракт")

136. После внесения в пункт 18 проекта статьи 1 такого же исправления, которое было сделано в пункте 14 статьи 1, путем исключения слов "или исполняющей стороной", которые дважды фигурируют в вводной части пункта 18 проекта статьи 1, Комиссия одобрила содержание определений в пунктах 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 и 27 проекта статьи 1 и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Глава 9. Сдача груза

Общее замечание

137. Обеспокоенность была высказана в отношении всей главы 9 в целом. Хотя цель предусматриваемого в главе 9 правового режима обеспечить правовые решения ряда сложных вопросов в целом приветствовалась, было сочтено, что некоторые сложные аспекты остались неразрешенными, например, следующие: когда грузополучатель обязан принять сдачу груза; какие средства правовой защиты имеются в распоряжении перевозчика, если грузополучатель нарушает это обязательство; и какие меры со стороны перевозчика необходимы для обеспечения сдачи груза надлежащему лицу.

138. Было высказано мнение, что эта глава создает больше проблем, чем решает и что ее принятие может отрицательно сказаться на ратификации конвенции. Комиссия приняла к сведению эти вызывающие обеспокоенность моменты.

Проект статьи 45. Обязательство принять сдачу груза

139. В отношении проекта статьи 45 была высказана такая же обеспокоенность, что и в общем замечании по главе 9. Несмотря на определенную поддержку

использованного подхода, основную тревогу в данном проекте положения вызвали слова "грузополучатель, осуществляющий свои права". Было высказано мнение, что эта формулировка является слишком неопределенной с точки зрения надлежащего приведения в действие механизма принятия обязательств в соответствии с конвенцией. Эту неопределенность было предложено устранить путем замены данных слов формулировкой "грузополучатель, требующий сдачи груза". Это продолжение получило поддержку в Комиссии.

140. В ответ на такую постановку вопроса было отмечено, что проект статьи 45 был включен в проект конвенции для решения конкретной проблемы, когда грузополучателям известно о том, что их груз прибыл, но они желают избежать сдачи этого груза, просто отказываясь требовать ее. Было отмечено, что перевозчики постоянно сталкиваются с такой проблемой и что цель проекта статьи 45 состоит в том, чтобы предусмотреть ее решение на уровне законодательства. Было далее разъяснено, что формулировка "осуществляющий свои права" призвана охватить такие ситуации, когда грузополучатель желает осмотреть или взять образцы груза до принятия его сдачи или когда грузополучатель становится участником перевозки. Было отмечено, что Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров ("Конвенция Организации Объединенных Наций о купле-продаже") требует, чтобы покупатели, желающие отказаться от товаров согласно договору купли-продажи, должны принять их сдачу от перевозчика, но что покупатель будет делать это, действуя от имени продавца. Было высказано мнение, что проект статьи 45 является удовлетворительным и отвечающим такому подходу. В Комиссии это мнение получило определенную поддержку.

141. После обсуждения Комиссия постановила принять поправку, предложенную в пункте 139 выше. С учетом этой поправки Комиссия одобрила содержание проекта статьи 45 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 46. Обязательство подтвердить получение груза

142. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 46 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 47. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выданы

143. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что согласно проекту статьи 47 защита перевозчика обеспечивается только в том случае, если он следует установленной в этом пункте процедуре, но лишает его такой защиты, если он такой процедуре не следует. Кроме того, был затронут вопрос о том, что если грузоотправитель более не является контролирующей стороной, то это, видимо, означает, что он уже передал все свои права на груз контролирующей стороне, включая право давать инструкции в отношении сдачи груза. Комиссия приняла к сведению эти вызывающие обеспокоенность моменты.

144. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 47 и передала его на рассмотрение редакционной группе. (Последующее обсуждение и сделанные в отношении данного проекта статьи выводы см. пункты 166-168 ниже.)

Проект статьи 48. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан

145. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 48 и передала его на рассмотрение редакционной группе. (Последующее обсуждение и сделанные в отношении данного проекта статьи выводы см. пункты 166-168 ниже.)

Проект статьи 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

146. В целом было признано, что проблемы, с которыми сталкиваются перевозчики, когда владельцы груза прибывают в место назначения без необходимой документации или вообще не прибывают, носит реальный и практический характер. Вместе с тем в Комиссии были высказаны сомнения в отношении того, что текст проекта статьи 49 является наиболее приемлемым для решения этих проблем. В частности, было высказано мнение о том, что проект статьи 49 подрывает функцию оборотного транспортного документа как товарораспорядительного документа, поскольку разрешает перевозчикам затребовать альтернативные инструкции в отношении сдачи груза у грузоотправителя или документарного грузоотправителя и тем самым отменяет требование о сдаче груза по предъявлению коносамента. Кроме того, была высказана обеспокоенность в связи с тем, что подпункт (d) может увеличить риск мошенничества и оказать неблагоприятное воздействие на банки и другие стороны, полагающиеся на гарантии, обеспечиваемые оборотными транспортными документами. Одна делегация подчеркнула, что как на это показали проведенные с банками обсуждения, в результате действия проекта статьи 49 они будут вынуждены учитывать дополнительные возникающие риски.

147. Была также высказана мысль о том, что положение о возмещении, предусмотренное в подпункте (f), будет создавать проблемы для страхователей груза, например при поставке на условиях CIF (стоимость, страхование, фрахт), когда страхование обеспечивается продавцом, который уступает страховой полис покупателю при переходе риска, связанного с поставкой. Было высказано мнение, что если продавец, выдав альтернативные инструкции по сдаче груза, тем самым неосознанно идет на предоставление возмещения перевозчику, то это будет иметь последствия для любого иска о компенсации, который мог бы предъявить перевозчику страховщик. В результате, как было подчеркнуто, заинтересованные в грузе истцы лишатся одного из путей получения компенсации за ненадлежащую сдачу груза. Кроме того, подпункты (d)-(f) в совокупности ведут к тому, что перевозчик, получивший от грузоотправителя альтернативные инструкции по сдаче груза, освобождается от ответственности перед держателем, однако, если грузоотправитель уже предоставил перевозчику возмещение, то окажется, что он предоставил возмещение стороне, которая сама ответственности не несет.

148. В ответ на некоторые из высказанных критических замечаний были приведены различные примеры того, каким образом новая система, предусмотренная согласно проекту статьи 49, будет способствовать уменьшению широких возможностей для мошенничества, которые имеются в настоящее время. Например, в нынешней практике встречаются виды мошенничества, связанные с выдачей нескольких оригиналов коносамента, подделкой коносаментов и продолжением обращения и продажей коносаментов даже после

сдачи груза. Предусмотренный проектом статьи 49 режим направлен на уменьшение или устранение многих из этих злоупотреблений. Кроме того, было подчеркнуто, что в соответствии с этим режимом создается система, предназначенная для устранения риска для банкиров за счет обеспечения целостности системы коносаментов, и что проведенные с банками и торговыми компаниями обсуждения показали, что, хотя им, возможно, и придется скорректировать некоторые из своих операций, они считают новый режим менее рискованным для себя. Кроме того, было отмечено, что нынешняя система получения гарантийных писем, возможно в сочетании с банковскими гарантиями, требует от грузополучателей больших затрат средств и времени.

149. Было подчеркнуто, что те серьезные проблемы, которые призван решить проект статьи 49, – это проблемы не только перевозчиков, а всей отрасли морских перевозок. Было также отмечено, что эта отрасль в течение определенного времени безуспешно боролась с ними и что единственным эффективным вариантом является законодательное решение. Хотя было признано, что использованный в проекте статьи 49 подход, возможно, и не является оптимальным во всех отношениях, в него по-прежнему можно внести коррективы, если они получают широкую поддержку. Комиссию настоятельно призвали воспользоваться случаем и принять такое положение, как проект статьи 49, с тем чтобы обеспечить законодательное решение для восстановления целостности функции оборотных транспортных документов в проекте конвенции.

150. Обеспокоенность по поводу проблем в отношении предполагаемого действия проекта статьи 49, о которой говорилось в пунктах 146 и 147 выше, встретила определенное понимание, однако мнения о том, каким образом лучше всего решать эти проблемы, разошлись. Если одни делегации выступили за исключение этого положения в целом, а другие поддержали только исключение подпунктов (d)-(f) или подпунктов (e) и (f), то третьи поддержали идею о рассмотрении возможности уточнения этих проблемных подпунктов. Ряд делегаций высказались за сохранение текста проекта статьи 49 в его нынешней редакции без каких-либо изменений. Вместе с тем было выражено широкое убеждение в том, что проблемы, затрагиваемые проектом статьи 49, носят реальный и насущный характер.

151. Комиссия согласилась рассмотреть любой улучшенный текст, который может быть представлен.

152. Комиссия возобновила обсуждение этого проекта статьи после того, как она завершила рассмотрение проекта конвенции. Между тем с участием большого числа делегаций были проведены активные неофициальные консультации с целью выработать альтернативную формулировку данного проекта статьи, которая учитывала бы различные мнения, выраженные ранее (см. пункты 146 и 147 выше). Комиссии сообщили о тех трудностях, с которыми была сопряжена попытка найти компромиссное решение, учитывая существенное расхождение мнений по данному проекту статьи: одни делегации хотели бы исключить подпункты (d)-(h), в то время как другие настаивали на сохранении проекта статьи в неизменном виде. Тем не менее по итогам этих неофициальных консультаций на рассмотрение Комиссии был представлен следующий новый вариант проекта статьи:

"1. Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы:

а) держатель оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи вправе требовать от перевозчика сдачи груза после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 45, данному держателю:

i) после передачи оборотного транспортного документа и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте 10 (a)(i) статьи 1, по предъявлении держателем надлежащего удостоверяющего его документа; или

ii) после того, как держатель в соответствии с процедурами, указанными в подпункте 1 статьи 9, докажет, что он является держателем оборотной транспортной электронной записи;

б) перевозчик отказывает в сдаче груза в случае невыполнения условий, предусмотренных в подпункте (a)(i) или (a)(ii);

с) в случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа и если число оригиналов указано в этом документе, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными. Если оборотная транспортная электронная запись была использована, такая транспортная электронная запись утрачивает юридическую силу или перестает быть действительной после сдачи груза держателю в соответствии с процедурами, указанными в подпункте 1 статьи 9;

2. Если в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи указывается, что груз может быть сдан без передачи транспортного документа или транспортной электронной записи, применяется следующее правило:

а) если груз не сдан потому, что i) держатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения в момент или в течение срока, указанного в статье 45; ii) перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является держателем, не предъявляет надлежащего удостоверяющего его документа о том, что оно является одним из лиц, указанных в подпункте 10(a)(i) статьи 1; или iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти держателя, с тем чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, то перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не в состоянии найти грузоотправителя, то перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

б) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом 2 (a) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки держателю независимо от того, был ли ему передан оборотный транспортный документ или в состоянии ли лицо,

требующее сдать груз согласно оборотной транспортной электронной записи, доказать в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, что оно является держателем;

с) лицо, дающее инструкции согласно подпункту 2 (а) настоящей статьи, возмещает перевозчику потери, возникшие в результате его ответственности перед держателем согласно подпункту 2 (е) настоящей статьи. Перевозчик может отказаться выполнять эти инструкции, если это лицо не предоставляет адекватное обеспечение, о чем перевозчик может разумно просить;

д) лицо, которое становится держателем оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи после сдачи груза перевозчиком в соответствии с подпунктом 2 (b) настоящей статьи, но в соответствии с любым договором или другим соглашением, заключенным до такой сдачи груза, приобретает права по отношению к перевозчику по договору перевозки, иные, чем право требовать сдачи груза;

е) невзирая на подпункты 2 (b) и 2 (d) настоящей статьи, держатель, который становится держателем после такой сдачи груза и который в момент, когда он стал держателем, не знал и не мог разумно знать о такой сдаче, приобретает права, предусмотренные в оборотном транспортном документе или в оборотной транспортной электронной записи. Если в договорных условиях указывается ожидаемое время прибытия груза или указывается, как получить информацию о том, был ли груз сдан, предполагается, что держатель в момент, когда он стал держателем, знал или мог разумно знать о сдаче груза".

153. Было разъяснено, что помимо нескольких незначительных поправок, внесенных в первоначальный текст, в частности включения в подпункт 1 (a) (i) надлежащей ссылки на подпункт 10 (a) (i) статьи 1, предлагаемый новый текст содержит ряд существенных изменений первоначальных формулировок. Было указано, что формулировка подпункта 2 (a) отличается от подпункта 2 (d) первоначального текста в основном в двух аспектах. Во-первых, если согласно первоначальному тексту перевозчик должен был сообщить, что груз не востребован, а контролирующая сторона или грузоотправитель обязаны были дать инструкции в отношении сдачи груза, то в соответствии с новым текстом перевозчику разрешается запросить инструкции, однако обязанности грузоотправителя дать такие инструкции не предусматривается. Это изменение было предложено с тем, чтобы учесть ситуацию, когда грузоотправитель может оказаться не в состоянии дать соответствующие инструкции перевозчику в подобных обстоятельствах. Во-вторых, было пояснено, что согласно предыдущему тексту требовалось направление держателю уведомления, а в отсутствие такового – будь то в силу того, что держателя не удалось найти, или по той причине, что местонахождение держателя не было известно перевозчику – остальная часть этого подпункта не применялась. В отличие от этого предлагаемые новые положения будут применяться в таких ситуациях, которые, как было отмечено, являются типичными и требуют урегулирования в данном проекте статьи.

154. Далее было разъяснено, что помимо этих изменений, предлагаемый новый текст отличается от первоначального текста еще в одном важном аспекте. В

пункте 2 предлагаемого текста применение правил сдачи груза, излагаемых в подпунктах (a) и (b), теперь оговаривается наличием в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи указания на то, что груз может быть сдан без передачи транспортного документа или транспортной электронной записи. Было отмечено, что это добавление является наиболее спорным положением во всем предлагаемом новом тексте проекта статьи. Было сказано, что первоначальный текст вызывал серьезную критику в связи с обеспокоенностью тем, что правила, допускающие сдачу груза без передачи оборотного транспортного документа, могут оказать негативное воздействие на общую практику торговли и банковского дела, а также с точки зрения правовой доктрины товарораспорядительных документов. Предлагаемый пересмотренный текст призван учесть эту критику посредством введения требования о том, что все потенциально затрагиваемые стороны должны быть недвусмысленно предупреждены об этом в результате включения в оборотный транспортный документ соответствующего указания на то, что перевозчик имеет право сдать груз даже без передачи транспортного документа, при условии, что он руководствуется процедурами, изложенными в данном проекте статьи. Было указано, что смысл предлагаемых правил состоит в том, что они предполагают закрепление в договоре соответствующего согласия: чтобы перевозчик смог выполнить свое обязательство сдать груз, сдав его в соответствии с инструкциями, полученными от грузоотправителя, даже без передачи оборотного транспортного документа, стороны должны заранее договориться о том, что перевозчик может сдать груз таким образом в обстоятельствах, изложенных в данном проекте статьи. Было отмечено, что, если Комиссия примет решение заменить проект статьи 49 предлагаемым новым текстом, то это потребует внесения соответствующих изменений в проекты статей 47, 48 и 50.

155. Высказывая свои замечания по предлагаемому новому тексту проекта статьи 49, ряд делегаций, которые выражали опасения в связи с первоначальным текстом проекта статьи 49, вновь повторили их, как повторили свои мнения и те делегации, которые поддерживали первоначальный текст этого положения. Определенную поддержку получило мнение о том, что новый текст проекта статьи 49 не позволяет решить ранее выявленные проблемы.

156. Высказывая конкретные замечания по предлагаемому новому тексту, некоторые делегации, которые решительно возражали против первоначального текста проекта этого положения и просили исключить его, теперь заявили, что они отдают предпочтение предлагаемому новому тексту. В то же время некоторые делегации, которые решительно поддерживали первоначальный текст проекта статьи 49, подтвердили эту поддержку, однако заявили, что предлагаемый новый текст можно считать приемлемой альтернативой.

157. Хотя мнения по первоначальному тексту этого положения по-прежнему резко расходились, Комиссия в целом поддержала предлагаемый новый текст проекта статьи 49 как отражающий компромиссный подход, который может устроить большее число делегаций. Сторонники первоначального текста проекта статьи 49 выразили мнение, что, хотя положения пункта 2 пересмотренного текста уже не носят императивного характера, каковым они обладали в первоначальном варианте, тем не менее их следует рассматривать как улучшение по сравнению с нынешним состоянием дел.

158. Кроме того, хотя применяемый в пересмотренном тексте "подход, основанный на согласии", получил общую поддержку как менее проблемный с точки зрения тех, кто по-прежнему испытывал озабоченность в связи с содержанием пункта 2, несколько делегаций все же высказались за применение в пункте 2 нового текста "подхода, основанного на отказе", или подхода "по умолчанию". В этой связи было выражено мнение, что вероятность того, что подход, "основывающийся на отказе", просто приведет к сохранению статус-кво, является менее значительной. Кроме того, была высказана обеспокоенность в связи с тем, что в некоторых правовых системах транспортный документ, содержащий указание на то, что груз может быть сдан без передачи транспортного документа, вообще не будет считаться оборотным документом. Поддержку, однако, получило мнение о том, что различия между этими двумя подходами, по всей вероятности, не являются особенно значительными, поскольку три основные стороны, которые участвуют в торговле товарами и которых непосредственно касаются положения пункта 2 (т.е. перевозчики, торговцы товарами и банки), будут сами решать, использовать или не использовать пункт 2. Было отмечено, что это решение будет диктоваться коммерческими соображениями и что никто, скорее всего, не будет думать о том, предусматривает ли это положение согласие на его применение или отказ от него. Была выражена общая мысль о том, что вне зависимости от конкретного подхода, предлагаемый новый текст проекта статьи 49 предоставит в распоряжение сторон, участвующих в торговле товарами, в которой, как утверждается, довольно часто наблюдаются злоупотребления, связанные со сдачей груза без представления оборотного документа или записи, средство для устранения злоупотреблений коносаментами и для решения возникающих в этой связи проблем.

159. Также в поддержку пересмотренного текста было отмечено, что предусматриваемый в настоящее время порядок является неудовлетворительным, поскольку в разных правовых системах действуют разные режимы для коносаментов, включающих заявления о том, что сдача груза может быть осуществлена без передачи коносамента. В некоторых правовых системах считается не имеющим силы только само такое заявление, при том что в других системах оно считается имеющим силу и перевозчики могут просто сдать груз без передачи коносамента и без соблюдения каких бы то ни было особых правил. Кроме того, существует опасность, что подобные заявления могут включаться собственно в коносамент, поскольку по крайней мере один крупный перевозчик ранее уже практиковал – хотя впоследствии эта практика и была отменена – включение подобного заявления во все свои документы. В подобных условиях, характеризующихся неопределенностью, пересмотренный текст проекта статьи 49 представляет собой улучшение и может рассматриваться как своего рода гарантия соблюдения определенной процедуры, даже в случаях, когда груз будет разрешено сдавать без передачи оборотного документа или записи.

160. Был внесен ряд предложений о поправках к предложенному новому тексту проекта статьи 49. Было высказано мнение о том, что, поскольку данное положение имеет наибольшее отношение к перевозкам сырьевых товаров, при которых в первую очередь в транспортный документ посредством ссылки включаются условия чартера, в вводной части пункта 2 следует использовать не слово "указывается", а формулировку "указывается – либо прямо, либо

посредством включения путем ссылки на чартер – ...". Это предложение получило определенную поддержку.

161. В то же время прозвучали и возражения против возможности сдачи груза без передачи транспортного документа просто в результате включения в такой документ условий чартера посредством ссылки. Поддержку получило мнение о том, что если предусматриваемая в пункте 2 возможность будет каким бы то ни было образом расширена еще больше, то предпочтительно было бы полностью исключить этот пункт. Альтернативное предложение заключалось в том, чтобы включить перед словом "указывается" слово "прямо". Этот подход получил одобрение, особенно со стороны тех, кто поддерживал исключение всего или части первоначального текста проекта статьи 49.

162. Был поднят вопрос о возможной желательности изменения названия проекта статьи 49 с учетом того, что оборотный транспортный документ или транспортная электронная запись в некоторых случаях могут и не требовать передачи. В ответ было указано на предпочтительность сохранения названия в его нынешнем виде, поскольку согласно общему правилу в проекте статьи 49 будет по-прежнему требоваться передача оборотного документа или записи, а в пункте 2 предполагается установить исключение из этого общего правила. Эта точка зрения получила поддержку.

163. В ответ на вопрос о том, может ли слово "договор", использованное в пункте 2 (d), означать устное соглашение, было отмечено, что этот термин относится к договору купли-продажи или аккредитиву, которые будут, как правило, в письменной форме, однако, поскольку проект статьи 49 не включен в содержащийся в проекте статьи 3 перечень положений, применительно к которым предусматривается требование письменной формы, возможность устного соглашения не исключается.

164. Была выражена обеспокоенность по вопросу о том, является ли взаимосвязь между новым пунктом 2 и проектом статьи 50 достаточно ясной. С тем чтобы снять этот момент, Комиссия согласилась включить в начало пункта 2 формулировку "без ущерба для положений пункта 1 статьи 50".

165. С учетом включения слов "без ущерба для положений пункта 1 статьи 50" в начало пункта 2 и слова "прямо" перед словом "указывается" в этом же предложении Комиссия одобрила содержание нового проекта статьи 49 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Обусловленные принятым решением изменения в проекте статьи 47 (Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выданы), в проекте статьи 48 (Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан) и в проекте статьи 50 (Груз, оставшийся не сданным)

166. Приняв решение о замене проекта статьи 49 новым текстом (см. пункты 152 и 165 выше), Комиссия пришла к согласию о необходимости внесения обусловленных этим решением изменений в проекты статей 47 и 48, с тем чтобы привести их в соответствие с новым текстом. Для соответствующих положений были предложены следующие пересмотренные тексты:

Статья 47. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выданы

"с) без ущерба для положений пункта 1 статьи 50, если груз не может быть сдан по той причине, что i) грузополучатель после получения уведомления о прибытии груза не требует в момент или в течение срока, о которых говорится в статье 45, сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения; ii) перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, не предъявляет надлежащего удостоверяющего его документа о том, что оно является грузополучателем; или iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя с тем, чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, перевозчик может сообщить об этом контролирующей стороне и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти контролируемую сторону, перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю, и документарный грузоотправитель дает инструкции в отношении сдачи груза";

Статья 48. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан

"b) без ущерба для положений пункта 1 статьи 50, если груз не может быть сдан по той причине, что i) грузополучатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует в момент или в течение срока, о которых говорится в статье 45, сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения; ii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя с тем, чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза; или iii) перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, не предъявляет надлежащего удостоверяющего его документа о том, что оно является грузополучателем, или не передает транспортный документ, то перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, то перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза";.

167. Далее было отмечено, что в подпункт 1 (b) проекта статьи 50 после слов "контролирующая сторона" будет включено слово "держатель".

168. Комиссия одобрила предложенные изменения к проектам статей 47, 48 и 50 и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 50. Груз, оставшийся не сданным

169. Было высказано мнение о том, что предусматриваемые в проекте статьи 50 средства защиты могут быть использованы перевозчиком в случае несдачи груза только после того, как он попытался сдать груз в соответствии с процедурой, установленной в проекте статьи 49. Однако в Комиссии прозвучала поддержка и альтернативной точке зрения, состоявшей в том, что использование разделительного союза "или" при перечислении различных оснований, по которым груз будет считаться оставшимся не сданным, ясно указывает на то, что право или обязательство отказаться от сдачи груза согласно проекту статьи 49 представляет собой только одну из ряда причин, по которым груз может считаться оставшимся не сданным. Было предложено уточнить вышеизложенное намерение путем добавления после слов "перевозчик может воспользоваться этими правами согласно пункту 2 настоящей статьи" в пункте 3 формулировки примерно следующего содержания: "невзирая на положения статей 47, 48 или 49", – однако это добавление не было сочтено необходимым.

170. Было отмечено, что в некоторых правовых системах применимое право содержит требование о том, чтобы груз был уничтожен местными властями, а перевозчику самому уничтожать груз не разрешается. С тем чтобы учесть положение в этих правовых системах, было предложено включить в подпункт 2 (b) требование, которое было бы аналогично требованию, предусмотренному применительно к продаже груза согласно подпункту 2 (c), и которое устанавливало бы, что уничтожение груза должно осуществляться в соответствии с законом или правилами места, в котором в тот момент находится груз. Это предложение получило поддержку, равно как и принцип, заключающийся в том, что перевозчик должен соблюдать местные законы и правила при условии, что эти требования не будут толковаться настолько широко, чтобы ненадлежащим образом лишать перевозчика возможности уничтожить груз, когда это является необходимым.

171. Был внесен ряд редакционных предложений об улучшении данного положения. Было отмечено, что, в зависимости от результатов обсуждения по проекту статьи 49, потребуется, возможно, внести соответствующее изменение, предусматривающее добавление в подпункт 1 (b) слова "держатель". Было также высказано мнение о том, что логика построения проекта статьи 50 может быть улучшена путем исключения подпункта 1 (b) как повторяющегося другие подпункты или путем изменения порядка следования подпунктов (b) и (c) пункта 2, поскольку уничтожение груза является наиболее радикальным средством из двух предусматриваемых. Комиссия приняла эти предложения к сведению.

172. С учетом добавления в подпункт 2 (b) проекта статьи 50 требования, которое было бы аналогично требованию, предусмотренному в подпункте 2 (c) проекта статьи 52, и которое состояло бы в том, что уничтожение груза перевозчиком должно осуществляться в соответствии с законом или правилами места, в котором в тот момент находится груз, Комиссия одобрила содержание проекта статьи 50 и передала его на рассмотрение редакционной группе. (Обусловленные этим решением изменения в данном проекта статьи см. также пункты 166-168 ниже.)

Проект статьи 51. Удержание груза

173. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 51 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 1, пункт 9 ("документарный грузоотправитель")

174. Комиссия одобрила содержание пункта 9 проекта статьи 1, в котором содержится определение термина "документарный грузоотправитель", и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 10. Права контролирующей стороны**Проект статьи 52. Осуществление и объем права контроля над грузом**

175. Был задан вопрос относительно порядка, в котором контролирующая сторона может осуществить свое право контроля применительно к вопросам, перечисленным в пункте 1, когда такие вопросы конкретно не оговариваются в договоре перевозки. В ответ был приведен ряд примеров, в том числе ситуация, когда контролирующая сторона является продавцом, который обнаруживает, что покупатель является несостоятельным, и намеревается в силу этого поставить товар другому покупателю, или простая ситуация, когда продавец требует изменения температуры хранения контейнера на судне. Было подчеркнуто, что в проект конвенции включены защитительные положения на случай потенциальных злоупотреблений.

176. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 52 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 53. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом

177. Было предложено внести поправку в текст пункта 1 проекта статьи 53. Было отмечено, что в момент включения в проект статьи 53 предыдущего варианта проекта конвенции нового пункта 2 было упущено из виду обусловленное этим решением изменения, которые следовало бы внести в пункт 1. Для исправления этой ситуации было предложено исключить вводную часть пункта 1 и заменить ее словами: "Кроме как в случаях, упомянутых в пунктах 2, 3 и 4 настоящей статьи ...". Кроме того, было отмечено, что в подпункт 3 (с) следует внести исправление, заменив ссылку на "подпункт 11 (а)(i) статьи 1" ссылкой на "подпункт 10 (а)(i) статьи 1". Комиссия согласилась с этими исправлениями.

178. С учетом согласованных исправлений в пункте 1 Комиссия одобрила содержание проекта статьи 53 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 54. Выполнение инструкций перевозчиком

179. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 54 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 55. Подразумеваемая сдача груза

180. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 55 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 56. Изменения в договоре перевозки

181. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 56 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 57. Предоставление дополнительной информации, инструкций и документов перевозчику

182. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 57 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 58. Изменение по договоренности

183. Приняв решение о том, что необходимости в добавлении в проект статьи 58 ссылки на пункт 2 проекта статьи 53 не имеется, Комиссия одобрила содержание проекта статьи 58 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 1, пункты 12 ("право контроля") и 13 ("контролирующая сторона")

184. Комиссия одобрила содержание пункта 12 проекта статьи 1, содержащего определение термина "право контроля", и пункта 13, содержащего определение термина "контролирующая сторона", и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Глава 11. Передача прав

185. Некоторую поддержку получило мнение о том, что в целом этот проект главы недостаточно проработан для обеспечения определенности или согласованности национальных законов. Было также высказано мнение, что содержащиеся в этом проекте главы формулировки слишком расплывчаты и что он нуждается в дополнительных уточнениях и изменениях, с тем чтобы стать полезным будущим грузоотправителям, грузополучателям и перевозчикам.

186. Было предложено пересмотреть проекты статей 59 и 60 таким образом, чтобы передача ответственности по договору перевозки совпадала с передачей прав по основному договору. В то же время было отмечено, что этот вопрос относится к сложной области правового регулирования и что в конечном итоге его было бы лучше рассмотреть в отдельном документе. Если же в проекте конвенции будет предпринята попытка вторгнуться в эту сложную область, то в нем потребуются также рассмотреть и другие сложные вопросы, касающиеся передачи ответственности, как, например, вопросы о том, связывает ли эта передача держателя документа, являющегося третьей стороной, и при каких обстоятельствах сторона, передающая право, освобождается от своих обязательств. Было указано, что эти соображения требуют исключения всего проекта данной главы или, по крайней мере, предоставления договаривающимся государствам возможности отказаться от его применения.

187. Комиссия приняла эти мнения к сведению, однако в целом отдала предпочтение сохранению проекта статьи.

Проект статьи 59. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

188. Было выражено мнение, что этот проект статьи недостаточно проработан, поскольку в нем не рассматривается, например, вопрос о передаче прав по именному коносаменту. Было указано, что это упущение является одним из примеров общего несовершенства всей этой главы.

189. Комиссия приняла это мнение к сведению, однако решила одобрить данный проект статьи и передать его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 60. Ответственность держателя

190. Была выражена обеспокоенность тем, что в силу пункта 2 этого проекта статьи держатель может столкнуться с риском того, что даже простое осуществление какого-либо права по договору перевозки может привести к возникновению презумпции о его ответственности. На практике оборотные транспортные документы могут сдаваться в банк без предварительного уведомления или согласия. Таким образом, следствием пункта 2 статьи 60 может стать увеличение рисков, которые несут банки или другие держатели. Было указано, что это может стать предметом серьезной обеспокоенности для банков в некоторых странах, которые выразили серьезные оговорки в отношении пункта 2 проекта данной статьи.

191. Комиссия приняла эту обеспокоенность к сведению, однако в целом высказалась в поддержку сохранения пункта 2 в его нынешней формулировке.

192. В связи с пунктом 3 был задан вопрос, является ли положение держателя согласно проекту статьи 60 аналогичным положению грузополучателя согласно проекту статьи 45. Если это так, то с учетом решения Комиссии в отношении проекта статьи 45 (см. пункт 141 выше) было предложено согласовать эти два положения, например заменив слова "не осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки" формулировкой "не требует сдачи груза".

193. В ответ было отмечено, что сфера применения этих двух положений различается и что пункт 3 проекта статьи 60 имеет более широкий охват, чем проект статьи 45. Проект статьи 45 касается грузополучателя, который, как правило, осуществляет свои права, требуя сдачи груза, тогда как проект статьи 60 касается держателя транспортного документа, т.е. контролирующей стороны по смыслу пунктов 2-4 проекта статьи 53. Ограничение сферы действия пункта 3 случаями, когда держатель не требует сдачи груза, было бы равносильным освобождению держателя, который осуществляет право контроля, от какой-либо ответственности или обязательств по проекту конвенции. Учитывая права, которыми наделяется контролирующая сторона в соответствии с проектом статьи 52, это представляется недопустимым. Единственное изменение, которое становится необходимым в свете решения Комиссии в отношении проекта статьи 45, состоит в исключении ссылки, содержащейся в пункте 3.

194. Рассмотрев различные мнения, высказанные по этому проекту статьи, Комиссия решила одобрить ее и передать на рассмотрение редакционной группе, сопроводив просьбой об исключении ссылки на проект статьи 45, содержащейся в пункте 3.

Глава 12 – Пределы ответственности

Проект статьи 61. Пределы ответственности

195. В Комиссии прозвучало напоминание о длительных обсуждениях, которые проходили в Рабочей группе по вопросу о денежных пределах ответственности перевозчика согласно проекту конвенции. Было напомнено, в частности, о том, что пределы ответственности, установленные в этом проекте статьи, являются итогом обстоятельных переговоров, завершившихся на двадцать первой сессии Рабочей группы благодаря поддержке большого числа делегаций, и составной частью более широкого компромиссного пакета, который охватывает целый ряд других аспектов проекта конвенции, помимо данного проекта статьи (см. A/CN.9/645, пункт 197). Не все делегации, участвовавшие в обсуждениях в рамках Рабочей группы, в полной мере удовлетворены этими пределами ответственности, и в число многочисленных сторонников достигнутого на заключительном этапе компромисса входят как делегации, которые выступали за более высокие пределы, так и делегации, которые настаивали на более низких пределах, чем те, которые в конечном итоге были согласованы.

196. В Комиссии была выражена обеспокоенность относительно того, что предлагаемые пределы ограничения ответственности перевозчика слишком высоки, при том что их установление на столь высоком уровне, который, как утверждалось, является неразумным и нереалистичным, является коммерчески необоснованным. Эта обеспокоенность была встречена с определенным пониманием, особенно с учетом того, что некоторые делегации полагали, что уровень ограничения, установленный Гаагско-Висбийскими правилами, вполне пригоден для коммерческих целей. Было указано, что некоторые делегации, возможно, смогли бы приложить усилия, чтобы убедить сектор перевозок и власти в своих странах в желательности принятия пределов ответственности на уровне, установленном в Гамбургских правилах, в качестве проявления их готовности содействовать достижению консенсуса. В то же время было отмечено, что уровни, предусматриваемые в нынешнем проекте статьи, слишком высоки, чтобы можно было рассчитывать на их принятие, и что, возможно, это станет препятствием для ратификации конвенции некоторыми странами, к числу которых относятся и крупные участники торговли.

197. Комиссия приняла к сведению эту обеспокоенность. Было выражено понимание тех трудностей, с которыми сталкиваются некоторые страны в связи с необходимостью убедить транспортный сектор и власти в необходимости согласиться с пределами ответственности на более высоком уровне, чем они, возможно, рассчитывали. В то же время многие выступившие в Комиссии решительно высказались за сохранение этих пределов, чтобы не подрывать столь нелегко достигнутого компромисса, к сохранению которого стремится большое число делегаций. Было отмечено, что в некоторых странах было трудно добиться поддержки этой конвенции, поскольку заинтересованные стороны внутри страны считали, что пределы ответственности ниже, чем они ожидали. Была выражена надежда на то, что делегации, которые сейчас возражают против

пределов ответственности, предлагаемых в данном проекте статьи, в будущем также, возможно, смогут присоединиться к консенсусу. В то же время к Комиссии был обращен настоятельный призыв не пытаться пересмотреть пределы ответственности в контексте этого проекта статьи, даже если эти пределы устраивают и не все делегации.

198. Комиссия заслушала получившее определенную поддержку предложение о том, чтобы попытаться расширить консенсус по этому проекту статьи посредством установления ограничений относительно характера требований, к которым будут применяться пределы ответственности, в обмен на проявление гибкости по некоторым вопросам, по которым до сих пор сохраняются разногласия, в том числе по вопросу о применимости проекта конвенции к иным видам перевозки, кроме морской, и о пределах ответственности. Было предложено ограничить сферу применения данного проекта статьи "убытками, являющимися результатом утраты или повреждения груза", а также "убытками, являющимися результатом ненадлежащей сдачи груза". Утверждалось, что такая поправка позволит лучше сбалансировать интересы грузоотправителя и перевозчика, учитывая то обстоятельство, что ответственность грузоотправителя является неограниченной.

199. Комиссия не согласилась с предлагаемой поправкой к пункту 1, поскольку, как было указано, эта поправка затрагивает один из важнейших элементов компромисса, достигнутого в рамках Рабочей группы. Комиссия отметила и подтвердила широкую и энергичную поддержку мнения о том, что изменять элементы этого общего компромисса не следует, и выраженную надежду на то, что удастся найти пути дополнительного расширения основы, на которой зиждется этот компромисс.

200. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 61 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 62. Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой

201. В ответ на заданный вопрос было указано, что пределы ответственности, установленные в этом проекте статьи, применяются только в отношении к экономическому и последующему ущербу, являющемуся следствием задержки, а не в случае физической утраты или повреждения груза, в отношении которых применяются пределы, установленные в проекте статьи 61.

202. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 62 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 63. Утрата права на ограничение ответственности

203. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 63 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 13. Срок для предъявления иска

Проект статьи 64. Исковая давность

204. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 64 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 65. Продление срока для предъявления иска

205. Была выражена озабоченность в связи с тем, что по отношению к истцу было бы несправедливо разрешать лицу, которому предъявлен иск, контролировать вопрос о продлении или непродлении срока. Было предложено исключить слова: "путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть далее продлен путем другого заявления или заявлений". Вместе с тем было отмечено, что подобные продления срока путем заявления или соглашения представляют собой механизмы, уже действующие в рамках Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил.

206. Была также выражена обеспокоенность в связи с тем, что запрет на приостановление или прерывание срока для предъявления иска будет действовать в ущерб истцам, ослабляя их правовое положение по отношению к лицу, которому предъявлен иск. Было также выражено мнение, что это может повлечь за собой отрицательную реакцию страховщиков, поскольку считается, что любое продление срока для предъявления иска будет зависеть от доброй воли перевозчика. В целях смягчения этой предполагаемой проблемы было предложено исключить из проекта положения формулировку: "Срок, предусмотренный в статье 64, не подлежит приостановлению или прерыванию, но". Это мнение получило определенную поддержку.

207. В ответ на высказанные опасения было отмечено, что данное положение в его нынешней формулировке призвано обеспечить баланс между установлением правовой определенности в отношении неисполненных обязательств и сохранением гибкости, позволяющей истцу, если это необходимо, запрашивать дополнительный срок для продолжения юридических процедур или для достижения урегулирования. Было отмечено, что особенно важное значение имеет унификация международных норм, касающихся приостановления и прерывания срока, поскольку в ином случае подобные вопросы будут регулироваться применимым правом, нормы которого существенно различаются в зависимости от правовой системы. Было высказано опасение, что результатом такого подхода станут поиски истцами удобного суда, отсутствие прозрачности и общая непредсказуемость, что в совокупности может привести к значительным издержкам. Было также отмечено, что двухлетний срок для предъявления иска является более длительным, чем срок, предусмотренный в Гаагско-Висбийских правилах, и что, как ожидается, это предоставит в распоряжение истцов достаточный период времени для предъявления исков или для достижения урегулирования по их требованиям без необходимости в приостановлении или прерывании. По мнению ряда делегаций, данный проект положения потребует от них пересмотра внутреннего законодательства, но, очевидно, подобная мера унификации является полезной и уместной при таких обстоятельствах. Сохранение этого положения в его нынешней формулировке получило поддержку в Комиссии.

208. После обсуждения Комиссия одобрила содержание проекта статьи 65 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 66. Иск о возмещении

209. Высказанные опасения в отношении целесообразности предоставления какому-либо лицу, признанному ответственным, возможности предъявлять иск о

возмещении по истечении срока исковой давности поддержки не получили, и Комиссия одобрила содержание проекта статьи 66 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 67. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика

210. Была высказана обеспокоенность в связи с нецелесообразностью включения в проект статьи 67 фрахтователя по бербоут-чартеру. В порядке пояснения было отмечено, что фрахтователь по бербоут-чартеру был включен в проект этого положения с целью предоставить в распоряжение заинтересованных в грузе истцов процессуальные средства, необходимые для предъявления иска фрахтователю по бербоут-чартеру, если такая сторона была идентифицирована в качестве перевозчика согласно проекту статьи 39. Это мнение получило поддержку в Комиссии.

211. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 67 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 14. Юрисдикция

Общее замечание

212. Внимание Комиссии вновь было обращено на то, что по решению Рабочей группы глава 14 о юрисдикции должна подпадать под действие системы заявлений о согласии на применение, как это предусмотрено в проекте статьи 76, и что, таким образом, положения этой главы будут применяться только к тем договаривающимся государствам, которые сделали на этот счет соответствующее заявление. Было отмечено, что поскольку в главе о юрисдикции отсутствует положение, эквивалентное проекту пункта 5 статьи 77, в котором предусмотрено, что определенные арбитражные оговорки или соглашения, не согласующиеся с положениями главы об арбитраже, являются ничтожными, желательно обеспечить ясность в отношении толкования этого механизма согласия на применение. В этих целях было указано, что действие такого механизма означает, что любое договаривающееся государство, не сделавшее подобного заявления, имеет право регулировать вопросы юрисдикции согласно нормам права, применимым в этом государстве. Такое толкование проекта статьи 76 получило поддержку в Комиссии. Было также отмечено, что глава 14 в целом была предметом длительных обсуждений и что в ней отражен тщательно сбалансированный компромисс, пользующийся поддержкой.

Проект статьи 68. Иски в отношении перевозчика и проект статьи 1, пункты 28 ("домициль") и 29 ("компетентный суд")

213. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 68 и определения, содержащиеся в пунктах 28 и 29 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 69. Соглашения о выборе суда

214. Было высказано мнение о том, что, поскольку грузополучатель будет наиболее вероятным истцом в случае утраты или повреждения груза, он не должен быть связан оговоркой об исключительной юрисдикции согласно

подпункту 2 (с) проекта статьи 69 без его на то согласия. Это мнение получило определенную поддержку в Комиссии.

215. Вместе с тем было вновь указано, что договаривающиеся государства имеют право и не давать своего согласия на применение положения, содержащегося в проекте статьи 76, и что в этом случае соответствующее государство будет просто применять свое применимое право. В качестве примера было указано, что такое государство будет вправе самостоятельно регулировать вопросы о юрисдикции, связанные с договорами об организации перевозок, в том числе об обстоятельствах, которые могут связывать третьи стороны.

216. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 69 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 70. Иски в отношении морской исполняющей стороны

217. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 70 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 71. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции

218. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 71 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 72. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера

219. Применительно к подпункту (а) проекта статьи 72, в частности в том, что касается выполнения "требований настоящей главы", было отмечено, что при вынесении решения о принятии мер предварительного или обеспечительного характера суд будет выносить определение относительно обладания им юрисдикцией для вынесения решения по существу дела с учетом положений, изложенных в главе 14. Это мнение получило поддержку в Комиссии.

220. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 72 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 73. Консолидация и перенос исков

221. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 73 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 74. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция в случае явки ответчика

222. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 74 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 75. Признание и приведение в исполнение

223. Было отмечено, что в соответствии с решением Рабочей группы руководствоваться подходом, предусматривающим возможность полного, а не частичного согласия на применение положений главы, касающейся юрисдикции (см. A/CN.9/616, пункты 245-252), в проект конвенции были внесены некоторые

обусловленные этим решением изменения. Вместе с тем было отмечено, что подпункт 2 (b) проекта статьи 75, который был добавлен в текст для учета подхода, допускающего частичное согласие на применение положений этой главы, не был исключен из текста после того, как Рабочая группа отказалась одобрить этот подход. Было внесено предложение исключить подпункт 2(b) проекта статьи 75 с целью исправления текста. Комиссия согласилась с этим предложением.

224. С учетом этого исправления Комиссия одобрила содержание проекта статьи 75 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 76. Применение главы 14

225. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 76 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 15. Арбитраж

Общее замечание

226. Комиссия была проинформирована о том, что Рабочая группа решила, что как и в отношении главы 14, касающейся юрисдикции, в отношении главы 15, касающейся арбитража, должна применяться система заявлений о согласии на применение, как это предусмотрено в проекте статьи 80, и что, таким образом, эта глава будет применяться только к тем договаривающимся государствам, которые сделали заявление об этом.

Проект статьи 77. Арбитражные соглашения

227. Было указано на возможную непоследовательность в терминологии, используемой в проекте конвенции при описании стороны, предъявляющей требование, которая по-разному описывается как "лицо, заявляющее требование в отношении перевозчика" (пункт 2 проекта статьи 77) и "истец" (проект статьи 18, пункт 5 проекта статьи 50 и проекты статей 68 и 70). В Комиссии получило поддержку предложение пересмотреть и стандартизировать эти термины в той мере, в какой это целесообразно. Было отмечено, в частности, что в главах 14 и 15 вместо термина "истец" следует использовать термин "лицо, заявляющее требование в отношении перевозчика", с тем чтобы исключить случаи, когда перевозчик заявляет требование в отношении грузовладельца.

228. С учетом внесения соответствующих изменений в терминологию, используемую для указания на истца, Комиссия одобрила содержание проекта статьи 77 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 78. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках

229. Было высказано мнение, что пункт 2 проекта статьи 78 является неясным, поскольку в вводящей части, в подпункте 2 (a) и других местах главы 15 говорится об "арбитражном соглашении", а в подпункте 2 (b) говорится об "арбитражной оговорке". Было отмечено также, что некоторое отсутствие ясности может быть связано с различиями в толковании терминов "арбитражное соглашение" и "арбитражная оговорка" в различных правовых системах. В ответ было указано, что в своих документах ЮНСИТРАЛ старается обеспечивать

последовательность в использовании терминологии и что при этом термин "арбитражное соглашение" означает достигнутое сторонами либо до возникновения спора, либо после соглашение об арбитраже на основе соответствующего положения в договоре или на основе отдельного соглашения, а термин "арбитражная оговорка" означает конкретное договорное положение, в котором закрепляется согласие об арбитраже.

230. В порядке дальнейшего разъяснения было отмечено, что пункт 1 проекта статьи 78 не предусматривается применять к чартерам, при том, что в пункте 2 этого положения предусматривается охватить коносаменты, которые путем ссылки были включены в условия чартера. Кроме того, цель включения в подпункт 2(b) проекта статьи 78 соответствующей ссылки состоит в том, чтобы указать в качестве одного из условий на наличие конкретной арбитражной оговорки и на то, что ссылки на общие условия чартера будет недостаточно.

231. В целях пояснения этого положения было предложено заново сформулировать пункт 2 следующим образом:

"2. Невзирая на пункт 1 настоящей статьи, на арбитражное соглашение в транспортном документе или транспортной электронной записи, к которой настоящая Конвенция применяется в силу применения статьи 7, распространяется действие настоящей главы, если только такой транспортный документ или транспортная электронная запись:

а) не идентифицирует стороны чартера и дату чартера или другого договора, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции в силу применения статьи 6; и

б) не включает путем ссылки и не содержит конкретного указания на оговорку в чартере или другом договоре, содержащую условия арбитражного соглашения".

232. С учетом разъяснения на основе этой формулировки Комиссия одобрила содержание проекта статьи 78 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 79. Соглашение об арбитраже после возникновения спора

233. Был поднят вопрос относительно применения проекта статьи 79 к договаривающемуся государству, которое согласилось с применением главы 15 об арбитраже, но не заявило о своей согласии на применение главы 14 об юрисдикции. В ответ было отмечено, что вероятное толкование будет, по всей видимости, сводиться к тому, что ссылка на главу 14 просто не имеет смысла, при том что ее включение в текст не причинит никакого вреда. Вместе с тем было отмечено также, что договаривающееся государство вряд ли согласится на применение главы 15 и откажется при этом от применения главы 14, поскольку эти две главы призваны дополнять друг друга, с тем чтобы, хотя арбитражные положения и не изменяют существующего арбитражного режима, они тем не менее препятствовали обходу положений о юрисдикции посредством обращения к арбитражу.

234. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 79 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 80. Применение главы 15

235. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 80 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 16. Действительность договорных положений

Проект статьи 81. Общие положения

236. Было отмечено, что ответственность грузоотправителя за нарушение обязательств по проекту конвенции не ограничивается какой-либо предельной суммой в денежном выражении, в отличие от ответственности перевозчика, которая ограничивается суммами, указанными в проектах статей 61 и 62. Для обеспечения лучшей сбалансированности прав и обязательств перевозчиков и грузоотправителей, было предложено по крайней мере предусмотреть в проекте статьи 81 возможность того, чтобы стороны договора перевозки могли договориться о пределе ответственности грузоотправителя, что в настоящее время не допускается. С этой целью были предложены следующие поправки к пункту 2 данного проекта статьи:

"2. Если только в настоящей Конвенции не предусматривается иное, любое положение договора перевозки является ничтожным в той мере, в какой оно:

а) прямо или косвенно исключает, сокращает или расширяет обязательства по настоящей Конвенции грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя; или

б) прямо или косвенно исключает, сокращает или расширяет ответственность грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя за нарушение любого из его обязательств по настоящей Конвенции.

В то же время договор перевозки может предусматривать определенную сумму ограничения ответственности грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя за нарушение обязательств, если истец не докажет, что утрата, являющаяся результатом нарушения обязательств, может быть отнесена на счет личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничить ответственность, совершенного либо с намерением причинить такую утрату, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты".

237. Было пояснено, что в ходе подготовки проекта конвенции Рабочей группе не удалось достичь согласия в отношении формулы или метода ограничения ответственности грузоотправителя. Однако с учетом проектов статей 61 и 62, которые предусматривают ограничение ответственности перевозчика, перевозчик по сути дела оказывается в более благоприятном положении, чем грузоотправитель. Предлагаемые поправки, допуская возможность договорного ограничения ответственности грузоотправителя, позволят в какой-то мере исправить эту ситуацию. Слово "ограничивает" в подпунктах (а) и (б) пункта 2 проекта статьи 81 было предложено заменить словом "сокращает", с тем чтобы лучше отразить принцип свободы договора, предусматриваемый

дополнительным подпунктом, содержащимся в этом предложении. В дополнительном тексте также воспроизводятся некоторые формулировки проекта статьи 63 с целью установить условия, при которых договорное ограничение обязательств грузоотправителя не будет иметь исковой силы и которые соответствуют условиям, при которых перевозчик утрачивает право на ограничение своей ответственности по проекту конвенции. Кроме того, было указано, что это дополнительное положение будет достаточным для снятия возможной обеспокоенности в отношении того, что эти положения, ограничивающие ответственность грузоотправителя, могут лишить перевозчика каких-либо средств защиты в случае, когда небрежность грузоотправителя (например, непредставление информации об опасном характере груза) является причиной причинения вреда физическим лицам или ущерба судну или грузу.

238. Это предложение получило определенную поддержку, поскольку, как было указано, оно позволяет улучшить сбалансированность права и обязательств перевозчиков и грузоотправителей. Было отмечено, что в отличие от перевозчика, ответственность которого всегда основывается на вине, ответственность грузоотправителя в ряде случаев является абсолютной, например в силу проектов статей 32 и 33. В то же время было указано, что концепция неограниченной абсолютной ответственности является необычной для многих правовых систем. Поскольку Рабочей группе не удалось установить ограничение ответственности грузоотправителя, в проекте конвенции следует по крайней мере дать сторонам возможность сделать это на основании договора. Далее было указано, что эта возможность позволит грузоотправителям страховать свою ответственность на более предсказуемых условиях.

239. В то же время прозвучали решительные возражения против предложенных поправок. Было указано, что правильная процедура, с помощью которой грузоотправители и перевозчики смогут отходить от положений проекта конвенции, регулирующих их взаимные права и обязательства, состоит в том, что они могут согласовать такие отступления в договоре об организации перевозок, о котором идет речь в проекте статьи 82. В то же время было отмечено, что даже с учетом проекта статьи 82 имеется ряд положений проекта конвенции, от соблюдения которых стороны отходить не могут. Эти так называемые "суперимперативные" положения включают, например, обязательства перевозчика по проекту статьи 15 и обязательства грузоотправителя в соответствии с проектами статей 30 и 33. Если свобода договора ограничивается даже в случае договоров об организации перевозок, заключаемых на индивидуальной основе, то в обычных случаях, когда дополнительная защита, предусматриваемая проектом статьи 82, не применяется, основания исключить свободу договора являются еще более вескими.

240. Было также отмечено, что на практике грузоотправители защищены от заявления против них завышенных требований тем, что их ответственность ограничивается суммой ущерба, причиненного невыполнением их обязательств по проекту конвенции. В то же время в законодательном плане не следует предусматривать возможность отказа грузоотправителей от ответственности в тех случаях, когда их ответственность устанавливается в проекте конвенции, поскольку нарушение некоторых обязательств грузоотправителя, в частности, когда речь идет об опасных грузах, может стать прямой или косвенной причиной

причинения ущерба третьим сторонам или поставить под угрозу жизнь и безопасность людей. Сейчас, когда большая часть обычных грузов в линейных перевозках сдается перевозчику в закрытых контейнерах, риски, связанные с неправильным обращением с опасными грузами по причине представления грузоотправителями ненадлежащей информации, трудно переоценить. Безопасность перевозок требует, чтобы грузоотправители строго соблюдали свои обязательства по представлению перевозчику надлежащей информации о грузе.

241. Критические замечания в отношении предлагаемых поправок были высказаны также с точки зрения сбалансированности интересов, обеспечение которой предполагается достичь с их помощью. Кроме того, было отмечено, что полагать, будто перевозчик всегда выступает с более сильной позиции, чем грузоотправитель, было бы неправильно. Организацию значительного объема перевозок в настоящее время осуществляют крупные многонациональные корпорации или посредники, которые зачастую в состоянии навязать перевозчикам свои условия. В проекте статьи 82 предусматривается механизм коммерчески приемлемых отступлений от положений проекта конвенции, которые оговариваются рядом условий и соблюдением ряда основных обязательств в качестве вопроса публичного порядка. Желание выработать такие механизмы, которые допускали бы некоторые договорные послабления в отношении мелких грузоотправителей, было встречено с определенным пониманием. Однако многолетние обсуждения возможного ограничения ответственности грузоотправителя в законодательном порядке оказались безуспешными как в Рабочей группе, так и в ходе предыдущих попыток, например, при проведении переговоров по Гамбургским правилам. С другой стороны, было отмечено, что возможность договорного ограничения ответственности не приведет на практике к сколь-либо значительным результатам, поскольку мелкие грузоотправители редко могут самостоятельно согласовывать содержание транспортных документов в переговорном порядке.

242. Обсудив все выраженные мнения, Комиссия постановила одобрить проект статьи 81 и передать его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 82. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок

243. Была высказана обеспокоенность в связи с предусмотренным в проекте статьи 82 положением о договорах об организации перевозок. Одна делегация вновь заявила о своей последовательной и твердой позиции против включения проекта статьи 82 в его нынешней формулировке. В частности, было выражено мнение, что текст в его нынешней редакции допускает слишком широкое отступление от императивного режима, устанавливаемого согласно проекту конвенции. Поскольку, как представляется, под определение договора об организации перевозок может подпадать значительное число договоров перевозки грузов, была высказана обеспокоенность в связи с тем, что отступления от обязательств по проекту конвенции получают широкое распространение и могут повлечь за собой неблагоприятные последствия для более мелких грузоотправителей. Кроме того, было отмечено, что это приведет к подрыву основной цели проекта конвенции, заключающейся в согласовании правового регулирования международных перевозок грузов. В качестве возможного средства, позволяющего сузить широту охвата данного положения,

было предложено составить определение термина "договор об организации перевозок" в более ограничительной формулировке (см. пункт 32 выше) и обеспечить дополнительную защиту более слабых сторон договора перевозки, предусмотрев, чтобы содержащиеся в подпункте 2(b) проекта статьи 82 требования о том, что договор об организации перевозок должен заключаться на индивидуальной основе или содержать прямое указание на разделы договора об организации перевозок, в которых допускаются любые такие отступления, применялись совокупно, а не по отдельности. Эта позиция получила в Комиссии определенную поддержку. Кроме того, было внесено предложение разрешить государствам делать оговорки применительно к проекту статьи 82.

244. Аналогичная обеспокоенность была высказана в отношении того, что предусмотренное в проекте статьи 82 положение о договорах об организации перевозок может повлечь за собой неблагоприятные последствия для менее крупных линейных перевозчиков. В этой связи была высказана мысль, что такие перевозчики будут обладать более слабыми позициями на переговорах с крупными грузоотправителями и поэтому будут вынуждены соглашаться на весьма невыгодные условия в тех случаях, когда договоры об организации перевозок допускают отступление от императивных положений проекта конвенции.

245. Внимание Комиссии было вновь обращено на тот факт, что в дополнение к ранее предпринимавшимся Рабочей группой усилиям для изменения текста проекта статьи 82 с целью обеспечить защиту сторон с более слабыми переговорными позициями недавно на заключительной сессии Рабочей группы в проект текста было включено еще одно защитительное положение. В частности, было отмечено, что на заключительной сессии Рабочей группы делегациям удалось внести в текст поправку путем включения в проект статьи 82 подпунктов 2(c) и (d). Было подчеркнуто, что благодаря этому Рабочая группа достигла компромисса, приемлемого для многих делегаций, которые ранее выражали свою обеспокоенность в связи с недостаточной защитой сторон с более слабыми переговорными позициями (см. A/CN.9/695, пункты 196-204). В Комиссии прозвучала поддержка сохранения достигнутого компромисса.

246. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 82 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 83. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов

247. С целью согласовать текст этого проекта статьи с положениями пункта 1 проекта статьи 63 было решено перед словами "вследствие грубой неосторожности" в подпункте (а) добавить слова "совершенного с намерением причинить такую утрату или повреждение груза или потерю в результате задержки или".

248. С учетом этой поправки Комиссия одобрила содержание проекта статьи 83 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 17. Вопросы, не регулируемые настоящей Конвенцией

Проект статьи 84. Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта

249. Было отмечено, что в проекте статьи 84 речь идет лишь о сохранении применимости международных конвенций, которые регулируют перевозку грузов отдельными видами транспорта по суше, внутренним водным путям и по воздуху и которые уже вступили в силу на момент вступления в силу проекта конвенции. Было указано, что такое решение является слишком узким. Вместо этого в проекте конвенции следовало бы прямо признать силу как будущих поправок к действующим конвенциям, так и новых конвенций о перевозке грузов по суше, по внутренним водным путям и по воздуху. В этой связи было отмечено, что недавно под эгидой Европейской экономической комиссии был принят дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающийся грузовых накладных в электронной форме, и что в области международных перевозок такие поправки вносятся часто. Например, в Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом и Приложении В к этой Конвенции, содержащем Унифицированные правила, касающиеся договора международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (СІМ-СОТІF), предусмотрена процедура внесения поправок, благодаря которой Конвенция 1980 года (СОТІF) была заменена вариантом 1999 года. Кроме того, проект конвенции должен предусматривать сохранение применимости любых будущих конвенций о договорах смешанной перевозки. Было указано, что положения проекта конвенции разрабатывались в первую очередь с учетом морских перевозок и что в силу этого было бы целесообразно оставить открытыми возможности для дальнейшего развития правового регулирования применительно к другим видам перевозок.

250. Было предложено исключить слова "которые действуют на дату вступления настоящей Конвенции в силу". Это предложение получило определенную поддержку. Хотя было указано, что дополнительные протоколы к существующим международным конвенциям могут считаться косвенно охватываемыми ссылкой на действующие конвенции, в которые они вносят поправки, было высказано мнение, что проект конвенции не должен исключать возможности разработки новых документов в дополнение к конвенциям по отдельным видам транспорта, предусматриваемым в этом проекте статьи, или взамен их. Этого было предложено добиться посредством либо расширения сферы применения данного проекта статьи, либо разрешения договаривающимся государствам делать соответствующие оговорки.

251. В то же время были высказаны решительные возражения против предложения о том, чтобы предусмотреть в проекте конвенции сохранение применимости также и любых будущих конвенций по другим видам транспорта, которые могут охватывать некоторые аспекты смешанных перевозок. Проект конвенции разрабатывался именно с целью регулирования перевозки "от двери до двери", что во многих случаях означает перевозку "плюс море". Цели проекта конвенции может быть нанесен ущерб, если в нем будет признаваться сила любого будущего документа, регулирующего по существу тот же вид перевозки.

252. Мнения в отношении последствий проекта статьи 84 для будущих поправок к конвенциям, о которых идет речь в этой статье, разделились. С одной стороны, поддержку получило предположение о том, что данный проект статьи должен также охватывать будущие поправки к действующим конвенциям и что его формулировку потребуется, возможно, пересмотреть, если нынешний текст такой возможности не предусматривает. С другой стороны, был приведен довод о том, что в проекте конвенции не следует неограниченно признавать силу будущих поправок к подобным конвенциям. Есть опасность того, что тот или иной протокол, предусматривающий изменение той или иной действующей конвенции, может настолько расширить сферу ее применения, что эта конвенция станет применяться к смешанным перевозкам в обстоятельствах, отличных от тех, о которых идет речь в проекте статьи 84. Сложный вопрос об определении места, в котором произошло повреждение груза, надлежащим образом регулируется проектом статьи 27, в котором уже предусматривается возможность будущих поправок к конвенциям по отдельным видам транспорта, что позволяет охватить, например, изменения пределов ограничения ответственности, которые могут быть установлены в будущем.

253. С учетом противоречивых мнений, выраженных по данному вопросу, Комиссия решила приостановить обсуждение проекта этой статьи.

254. После проведения неофициальных консультаций было предложено включить в вводную часть данного проекта положения после слов "международных конвенций" формулировку "включая любую будущую поправку к таким конвенциям". С учетом включения подобной формулировки Комиссия одобрила проект статьи 84 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 85. Общее ограничение ответственности

255. В ответ на вопрос о необходимости сохранения проекта статьи 85 было указано, что данный текст направлен на урегулирование ситуаций, когда перевозчик по смыслу проекта конвенции одновременно является судовладельцем по смыслу Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (ООМТ), которая ограничивает совокупную сумму индивидуальных требований в отношении владельца некоторым общим пределом ответственности. Так, например, в случае крупной аварии, когда оказывается утраченным весь груз судна, истцы, выдвигающие требования в связи с грузом, могут иметь право представлять индивидуальное требование на определенную сумму, но размер их требования может быть сокращен, если совокупная стоимость всех требований превысит общий предел ответственности по другой применимой конвенции. Общий предел ответственности, подобный тому, который предусматривается Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям (ООМТ) или внутренним правом, является важным элементом в плане обеспечения предсказуемости в области международных морских перевозок, затрагивать который в проекте конвенции не следует.

256. Некоторую поддержку получило мнение о том, что слово "судовладельцы" является неясным и, пожалуй, слишком ограничительным, поскольку Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям (ООМТ), например, также предусматривает общий предел для требований в отношении фрахтователей и операторов. Одно из предложений по внесению ясности в текст

заклучалось в том, чтобы ссылку на "судовладельцев" заменить ссылкой на международные конвенции или национальные законы, регулирующие общее ограничение ответственности по "морским требованиям". Другое предложение состояло в том, чтобы сопроводить слово "судовладельцев" формулировкой "как они определяются соответствующим документом".

257. Ни одно из этих предложений не получило, однако, достаточной поддержки. Было указано, что в этом проекте статьи речь идет лишь о том, что конвенция не затрагивает применения других документов, при этом никакого определения категорий лиц, к которым эти документы применяются, не дается. Замена термина "судовладельцы" ссылкой на "морские требования", в свою очередь, также не представляется разумной, поскольку в данном проекте статьи также предусматривается сохранение применимости правил в отношении общего ограничения ответственности владельцев судов, используемых на внутренних водных путях, а не только морских судов.

258. Комиссия одобрила проект статьи 85 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 86. Общая авария

259. Предложение включить в этот проект статьи определение термина "общая авария" поддержки не получило, при том что Комиссия решила проанализировать текст данного положения на различных языках для обеспечения того, чтобы перевод был адекватным.

260. Комиссия одобрила проект статьи 86 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 87. Пассажиры и багаж

261. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 87 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 88. Ущерб, причиненный ядерным инцидентом

262. Обратившись к Секретариату с просьбой еще раз проверить нынешний статус ядерных конвенций, перечисленных в данном положении, Комиссия одобрила содержание проекта статьи 88 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 18. Заключительные положения

Проект статьи 89. Депозитарий

263. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 89 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 90. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение

264. В связи с проектом статьи 90 внимание Комиссии было обращено на письмо министра транспорта Нидерландов, мэра Роттердама и Административного совета Управления порта Роттердама, в котором государства

приглашаются в сентябре 2009 года посетить порт Роттердама в Нидерландах, с тем чтобы принять участие в торжественном мероприятии, посвященном принятию проекта конвенции (см. приложение II). Кроме того, если Генеральная Ассамблея одобрит проведение этого мероприятия в Роттердаме, то оно может также включать церемонию подписания принятого проекта конвенции. Предполагается также, что в рамках этого мероприятия будет проведен семинар под эгидой ЮНСИТРАЛ и Международного морского комитета (ММК). Комиссия была проинформирована о том, что правительство Нидерландов выразило готовность принять на себя все дополнительные затраты, которые могут быть связаны с проведением церемонии подписания за пределами месторасположения учреждений Организации Объединенных Наций, и что, таким образом, организация предложенного мероприятия и церемонии подписания не потребует каких-либо дополнительных средств из бюджета Организации Объединенных Наций.

265. Комиссия путем аккламации приняла предложение о проведении этого мероприятия в Роттердаме, Нидерланды. Она выразила признательность правительству Нидерландов, а также муниципалитету и порту Роттердама за их щедрое предложение выступить принимающей стороной этого мероприятия.

266. Было отмечено, что, с учетом весьма положительного отклика Комиссии на предложение принять участие в церемонии подписания в Роттердаме, Нидерланды, в текст проекта статьи 90 могут быть внесены изменения для указания Роттердама в качестве места, в котором проект конвенции будет кратковременно открыт для подписания, а затем этот документ может оставаться открытым для подписания в течение более длительного срока в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. Это предложение получило широкую поддержку, и Комиссия согласилась исключить квадратные скобки, в которые заключены слова "в [...] с [...] по [...] и впоследствии", а также снять квадратные скобки после предлога "в" и включить в это место слова "Роттердам, Нидерланды".

267. После включения слов "Роттердам, Нидерланды" в то место проекта положения, где приведены первые квадратные скобки, и исключения квадратных скобок, о котором говорилось выше, Комиссия одобрила содержание проекта статьи 90 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 91. Денонсация других конвенций

268. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 91 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 92. Оговорки

Предложение относительно проекта статьи 92

269. Было вновь указано на ряд моментов, вызывающих обеспокоенность в связи с текстом проекта конвенции. Внимание Комиссии было вновь обращено на обеспокоенность, высказанную в связи с предполагаемой неспособностью проекта конвенции урегулировать конкретные проблемы, касающиеся перевозок, частично осуществляемых по суше, внутренним водным путям и воздуху. В этой связи были приведены некоторые примеры, такие как неспособность учесть в пункте 3 проекта статьи 18 не связанные с морской перевозкой события,

например, пожар на ином транспортном средстве, чем судно, или неспособность урегулировать в проекте статьи 26 ситуацию, когда груз перевозится в открытом кузове грузового автотранспортного средства. Кроме того, было указано, что определение термина "договор об организации перевозок" не позволяет урегулировать ситуацию, когда договор предусматривает перевозку груза несколькими партиями по дороге, но одной партией по морю.

270. В дополнение к этим предполагаемым недостаткам в том, что касается урегулирования вопросов, связанных с неморскими перевозками, было высказано мнение об отсутствии оснований для применения проекта конвенции в случаях, когда наземный этап перевозки является более длительным, чем морской этап, особенно в обстоятельствах, когда предел ограничения ответственности перевозчика применительно к нелокализованному ущербу будет установлен на более низком уровне, чем по Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КМЖП) или Монреальской конвенции. Далее было высказано мнение о том, что согласно проекту статьи 27 на грузоотправителя накладывается несправедливое бремя доказывания применительно к определению тех случаев, когда может утверждаться, что место утраты или повреждения установлено. Была также выражена обеспокоенность в связи с тем моментом, что в тех случаях, когда в других конвенциях применительно к предъявлению иска предусматривается более короткий срок, чем два года, грузоотправитель, полагающийся на предусмотренное в проекте конвенции двухлетнее правило, понесет ущерб, если перевозчик сможет доказать, что повреждение груза произошло на наземном этапе, к которому применяется другая конвенция, предусматривающая более короткий срок для предъявления иска. Дополнительные моменты, вызывавшие обеспокоенность, были связаны с тем, что в проекте конвенции не предусматривается возможности предъявления иска непосредственно перевозчику, выполняющему авто- или железнодорожную перевозку, а также с тем, что согласно проекту статьи 81 сторонам запрещается отказываться, по своему выбору, от сетевой системы и принимать единый режим ответственности. В дополнение к этому было высказано мнение о том, что проект конвенции приведет к фрагментации законодательного регулирования договоров о смешанных перевозках в результате того, что по своему характеру он является документом, охватывающим перевозки "море плюс".

271. Для устранения этих предполагаемых недостатков проекта конвенции было предложено заменить проект статьи 92 следующим текстом:

"Статья 92. Оговорки

1. Любое государство может при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении или в любой момент впоследствии зарезервировать за собой право исключить применение настоящей Конвенции к договорам, предусматривающим перевозку морем и другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке.
2. Никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются".

272. Это предложение получило определенную поддержку, в частности, исходя из соображений обеспечения в проекте конвенции дополнительных возможностей для проявления гибкости, с тем чтобы позволить более

значительному числу государств ратифицировать этот документ. Было высказано мнение о том, что принятие этого предложения приведет к более широкой ратификации документа, устанавливающего международный правовой режим в отношении морских перевозок. Этот результат был бы предпочтительным по сравнению с обеспечением более значительной унификации законодательства, однако за счет ратификации меньшим числом государств. Хотя некоторые делегации не поддержали данный текст в его нынешней формулировке, они, тем не менее, высказались за продолжение поиска возможных дополнительных компромиссных решений, которые позволят сделать ратификацию проекта конвенции привлекательной для более значительного числа государств.

273. В то же время против этого предложения были высказаны решительные возражения. Было указано, что важнейшей характеристикой предусматриваемого проектом конвенции режима является охват перевозок "от двери до двери", что позволяет учесть коммерческие потребности современных контейнерных перевозок, и что разрешение государствам делать оговорки в отношении столь важной составной части проекта конвенции было бы равнозначным расчленению данного документа и сведению к нулю результатов многолетних переговоров, поисков компромисса и работы, вложенной в его подготовку. Было указано, что предложенная поправка представляет собой попытку вновь открыть обсуждение по принятому решению в отношении охвата в проекте конвенции перевозок "от двери до двери" и попытку снова включить в проект конвенции концепцию императивного национального права для сужения сферы применения этого документа, что представляет собой подход, который уже был рассмотрен и отвергнут Рабочей группой в целях поиска возможностей обеспечения более широкого консенсуса. Такое обращение к нормам национального права является, как было указано, опасным шагом, идущим вразрез с необходимостью согласования международных правил, регулирующих перевозку грузов, и приведет к фрагментации общего режима, созданию дисгармонии и отсутствию прозрачности в вопросе о применимых нормах. Далее было указано, что стороны договора перевозки всегда обладают правом заключить соглашение о перевозке "от порта до порта", а не договор о перевозке "от двери до двери" и что во многих отношениях в проекте конвенции ряд вопросов оставлен на урегулирование на основании применимого права, что сохраняет широкие возможности для применения национальных норм в ряде областей.

274. В дополнение к этому было отмечено, что проблемы, которые предположительно создает проект конвенции и которые, как было указано, привели к представлению данного положения, были тщательно изучены Рабочей группой и Комиссией и что возобладало мнение о том, что решения, принятые по этим аспектам, являются вполне удовлетворительными. Была выражена убежденность в том, что принятие предложенной поправки будет идти вразрез со сложным компромиссом, достигнутым Рабочей группой в январе 2008 года (см. A/CN.9/645, пункты 196-204). В этом же ключе ряд делегаций упомянули о том, что они также испытывают трудности в связи с некоторыми аспектами проекта конвенции в его нынешнем виде, включая такие спорные положения, как пункт 3 проекта статьи 18, и даже упомянули о просьбах исключить целые главы, однако указали на свою решимость поддержать элементы компромиссного соглашения, призвав те делегации, которые настроены более решительно против проекта конвенции, отказаться от критики этого документа и присоединиться к широкому консенсусу. Было высказано настоятельное желание

сохранить различные компромиссные решения, которые привели к подготовке нынешнего текста проекта конвенции, поскольку в противном случае корректировка одного или двух элементов соглашения может привести к разрушению всего компромисса и возобновлению дискуссии по огромному числу взаимосвязанных аспектов. Исходя из этого в рамках Комиссии была выражена широкая поддержка сохранению текста проекта статьи 92 в его нынешней формулировке.

Предложение о проекте статьи 92 бис

275. Поскольку ряд делегаций выступили против предложения попытаться добиться более широкого одобрения проекта конвенции путем создания возможности для оговорок, ограничивающих применение этого документа морскими перевозками, как против слишком радикального решения, однако высказались за то, чтобы возможность достижения иного компромисса была оставлена открытой, было внесено еще одно предложение. С тем чтобы государства, выразившие обеспокоенность относительно применения норм национального права и уровня ограничения ответственности перевозчика, получили возможность ратифицировать текст, было предложено следующее новое положение:

"Статья 92 бис. Специальные заявления

Государство может, в соответствии со статьей 93, заявить о том, что:

- a) оно будет применять настоящую Конвенцию только к морским перевозкам; или
- b) оно будет в течение срока, не превышающего десяти лет после вступления в силу настоящей Конвенции, вместо сумм ограничения ответственности, указанных в пункте 1 статьи 61, применять суммы, указанные в пункте 1 (а) статьи 6 Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 года. В таком заявлении должны быть указаны обе суммы".

276. В поддержку этого предложения было отмечено, что, как предполагается, действие подпункта (а) предлагаемой статьи 92 бис будет более ограниченным, чем изложенного выше предложения об оговорках (см. пункт 271 выше), и что, таким образом, в нем предусматривается такой способ сужения сферы применения конвенции морскими перевозками, который вызывает меньше возражений. Далее было высказано мнение о том, что подпункт (b) предложенный статьи 92 бис, возможно, позволяет учесть позиции тех, кто выразил обеспокоенность относительно уровня ограничения ответственности перевозчика, предусматриваемого в настоящее время проектом статьи 61, поскольку он предоставляет в распоряжение этих государств возможность применять уровень ограничения ответственности перевозчика, установленный в Гамбургских правилах, и при этом поэтапно переходить к более высоким пределам в течение десятилетнего срока. Было высказано предположение о том, что этот подход может способствовать более широкому одобрению проекта конвенции.

277. Хотя это предложение было встречено с определенной поддержкой, в особенности его подпункт (b), который, как было указано, воплощает

новаторскую идею по расширению приемлемости данного текста, в рамках Комиссии возобладало мнение о том, что компромисс, достигнутый многочисленными государствами в январе 2007 года (см. A/CN.9/645, пункты 196-204), должен быть сохранен и что это соображение препятствует принятию данного предложения. Кроме того, было вновь указано на вызывающие беспокойство моменты, связанные с необходимостью сохранения охвата перевозок "от двери до двери" в проекте конвенции и с вероятностью того, что принятие данного предложения может привести к нежелательным последствиям, заключающимся в разрушении всего компромисса и возобновлении обсуждения целого ряда вопросов, вызывающих беспокойство у различных делегаций.

278. Комиссия приняла решение о том, что новый проект статьи 92 бис включать в текст конвенции не следует.

Проект статьи 93. Процедура и последствия заявлений

279. В ходе обсуждения поддержку получило мнение, что второе предложение пункта 1 проекта статьи 93, содержащее требование о том, чтобы заявления, о которых идет речь в данном пункте, в том числе заявление, предусмотренное в пункте 1 проекта статьи 94, делались в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения, судя по всему, противоречит пункту 1 проекта статьи 94, который разрешает договаривающемуся государству изменить заявление, сделанное в соответствии с этой статьей, путем представления другого заявления в любое время. Было отмечено, что это предполагаемое противоречие не ограничивается пунктом 1 проекта статьи 94, но также, как представляется, имеет место и в отношении пункта 2 проекта статьи 95. Было указано, что для того, чтобы процедура заявлений, предусмотренных в проектах статей 94 и 95, функционировала надлежащим образом, необходимо допустить возможность периодического внесения в заявления изменений, с тем чтобы можно было доводить до сведения других договаривающихся государств информацию о распространении действия конвенции на новые территориальные единицы или об изменениях в компетенции.

280. С целью устранить отмеченное противоречие Комиссия решила включить слово "первоначальные" перед словом "заявления" во втором предложении пункта 1 проекта статьи 93. С учетом этой поправки Комиссия одобрила содержание данного проекта статьи и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 94. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц

281. Было указано, что в проекте статьи 94 содержится важное положение, призванное содействовать ратификации проекта конвенции государствами, которые состоят из нескольких территориальных образований и в которых законодательная компетенция по вопросам частного права распределена. В этой связи было отмечено, что пункт 3 данного проекта статьи касается возможных последствий распространения действия конвенции не на все, а на некоторые территориальные единицы договаривающегося государства для географической сферы применения конвенции.

282. Было также отмечено, что пункт 3 основывается на аналогичном положении пункта 3 статьи 93 Конвенции Организации Объединенных Наций о купле-продаже. В то же время было указано, что пункт 3 нуждается в уточнении, поскольку определение географической сферы применения проекта конвенции согласно проекту статьи 5 является более сложным, чем в Конвенции Организации Объединенных Наций о купле-продаже, и не связано с понятием места нахождения коммерческого предприятия. Чтобы решить эту проблему, было предложено заменить текст пункта 3 данного проекта статьи текстом примерно следующего содержания:

"Если в силу заявления, сделанного согласно настоящей статье, действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, но не на все территориальные единицы Договаривающегося государства, то считается, что соответствующий связующий фактор для целей пункта 28 статьи 1, пункта 1 статьи 5, подпункта 1(a) статьи 20 и подпункта 1(b) статьи 69 не находится в Договаривающемся государстве, если только он не находится в территориальной единице, на которую распространяется действие Конвенции".

283. Комиссия в целом признала необходимость решения указанной проблемы, однако сочла, что было бы предпочтительнее избежать ссылок на связующие факторы в конкретных положениях проекта конвенции, поскольку, по крайней мере в том, что касается проекта статьи 5, не все связующие факторы обязательно должны находиться в одном и том же договаривающемся государстве, чтобы послужить основанием для применения проекта конвенции.

284. Комиссия одобрила содержание проекта статьи 94 и передала его на рассмотрение редакционной группе с просьбой предложить альтернативный текст проекта пункта 3, который отражал бы состоявшееся в Комиссии обсуждение.

Проект статьи 95. Участие региональных организаций экономической интеграции

285. Было высказано мнение, что пункт 3 проекта статьи 95, в котором говорится, что любая ссылка на "договаривающееся государство" или "договаривающиеся государства" в проекте конвенции в равной степени относятся к региональной организации экономической интеграции, когда этого требует контекст, противоречит, как представляется, последнему предложению пункта 1, в котором говорится, что в случаях, когда для проекта конвенции имеет значение число договаривающихся государств, региональная организация экономической интеграции не считается договаривающимся государством в дополнение к ее государствам-членам, которые являются договаривающимися государствами.

286. В ответ было указано, что содержащееся в пункте 3 положение о толковании является полезным, поскольку в международном публичном праве международные организации не всегда приравниваются к государствам, и поэтому они не обязательно будут рассматриваться как охватываемые содержащимися в конвенции ссылками на "договаривающиеся государства". В то же время, если они присоединяются к конвенции в своем собственном

качестве, то будет правильным распространить на них в соответствующих случаях некоторые положения, которые применяются к договаривающимся государствам, например, положения проекта статьи 93 о процедуре и последствиях заявлений. При этом в последнем предложении пункта 1 четко указывается, что региональная организация экономической интеграции не будет считаться "государством", когда число договаривающихся государств имеет значение, например, в случае минимального количества ратификаций, которое необходимо для вступления конвенции в силу согласно пункту 1 статьи 96. Было также указано, что положения, соответствующие формулировке данного проекта статьи, в обычном порядке включаются во многие международные конвенции.

287. Комиссия одобрила проект статьи 95 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 96. Вступление в силу

288. Комиссия одобрила проект статьи 96 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 97. Пересмотр и внесение поправок

289. Комиссия одобрила проект статьи 97 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 98. Денонсация настоящей Конвенции

290. Комиссия одобрила проект статьи 98 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Положение о подписании

291. Текст проекта положения о подписании гласил следующее:

"СОВЕРШЕНО в [...] [...] дня [...] месяца [...] года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию".

292. Комиссия одобрила содержание положения о подписании.

Название конвенции

293. Комиссия одобрила следующее название проекта конвенции: "Конвенция о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов".

Преамбула

294. Комиссия рассмотрела предложение о включении следующего текста в качестве проекта преамбулы:

"Государства – участники настоящей Конвенции,

вновь подтверждая свою убежденность в том, что международная торговля на основе равенства и взаимной выгоды является важным элементом в деле содействия развитию дружественных отношений между государствами,

будучи убеждены в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, уменьшая или устраняя правовые препятствия на пути международной торговли, в значительной степени содействуют всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов, а также благосостоянию всех людей,

признавая значительный вклад Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, и протоколов изменений к ней, а также Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, подписанной в Гамбурге 31 марта 1978 года, в согласование права, регулирующего морскую перевозку грузов,

учитывая технологические и коммерческие изменения, которые произошли со времени принятия этих конвенций, и необходимость их модернизации и консолидации,

отмечая, что у грузоотправителей и перевозчиков нет такого имеющего обязательную силу всеобщего режима, который поддерживал бы выполнение договоров перевозки с использованием различных видов транспорта,

будучи убеждены в том, что принятие единообразных правил, регулирующих международные договоры полностью или частично морской перевозки, будет способствовать правовой определенности, повысит эффективность международной перевозки грузов и будет содействовать появлению новых возможностей доступа для ранее удаленных сторон и рынков и, таким образом, сыграет очень важную роль в содействии торговле и экономическому развитию как на национальном, так и международном уровне,

согласились о нижеследующем:".

295. Комиссия согласилась исключить слово "изменений" после слова "протоколов" в третьем пункте проекта преамбулы. Комиссия также решила изменить порядок слов в формулировке "модернизации и консолидации" в четвертом пункте. Комиссия далее согласилась включить слово "морской" перед словом "перевозки" в пятом пункте, а также заменить слово "различных" словом "других" в этом же пункте.

296. С учетом этих поправок Комиссия одобрила содержание проекта преамбулы и передала его на рассмотрение редакционной группе.

С. Доклад редакционной группы

297. Комиссия просила созданную Секретариатом редакционную группу рассмотреть проект конвенции для обеспечения согласованности текстов на

разных языках. Завершив обсуждение проекта конвенции, Комиссия рассмотрела доклад редакционной группы и одобрила проект конвенции. Комиссия просила Секретариат рассмотреть текст проекта конвенции с чисто языковой и редакционной точек зрения до его утверждения Генеральной Ассамблеей.

D. Решение Комиссии и рекомендация Генеральной Ассамблее

298. На своем 887-м заседании 3 июля 2008 года Комиссия приняла консенсусом следующее решение и рекомендацию Генеральной Ассамблее:

"Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли,

напоминая, что на своих тридцать четвертой и тридцать пятой сессиях в 2001 и 2002 годах она поручила Рабочей группе III (Транспортное право) подготовить международный законодательный документ, регулирующий транспортные операции "от двери до двери", связанные с этапом морской перевозки,

принимая к сведению, что Рабочая группа посвятила тринадцать сессий, проходивших с 2002 по 2008 год, подготовке проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов,

рассмотрев проект конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов на своей сорок первой сессии в 2008 году,

обращая внимание на тот факт, что всем государствам и заинтересованным международным организациям предлагалось участвовать в подготовке проекта конвенции на всех сессиях Рабочей группы и на сорок первой сессии Комиссии в качестве членов или наблюдателей с полным правом выступать с заявлениями,

обращая внимание также на тот факт, что текст проекта конвенции был распространен для представления замечаний до начала сорок первой сессии Комиссии среди всех правительств и межправительственных организаций, которым было предложено принять участие в работе совещаний Комиссии и Рабочей группы в качестве наблюдателей, и что такие замечания находились на рассмотрении Комиссии на ее сорок первой сессии (A/CN.9/658 и Add.1-14),

считая, что проект конвенции был рассмотрен достаточно основательно и достиг такого уровня, когда он в целом приемлем для государств,

сознавая, что транспортировка, в частности транспортировка грузов в контейнерах, в большом и все возрастающем числе случаев осуществляется на основании договоров перевозки "от двери до двери",

будучи убеждена, что модернизация и согласование правил, регулирующих транспортные операции "от двери до двери", связанные с этапом морской перевозки, сократят правовые препятствия на пути

международной торговли, будут содействовать торговле между государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов и тем самым внесут значительный вклад в развитие гармоничных международных экономических отношений и повышение благосостояния всех народов,

выражая свою признательность Международному морскому комитету за консультативную помощь, оказанную при подготовке проекта конвенции,

1. *представляет* Генеральной Ассамблее проект конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, содержащийся в приложении I к настоящему докладу;

2. *рекомендует* Генеральной Ассамблее, с учетом подробного обсуждения проекта конвенции Комиссией и ее Рабочей группой III (Транспортное право), рассмотреть проект конвенции с целью принятия на ее шестьдесят третьей сессии Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов на основе проекта конвенции, одобренного Комиссией, а также принятия решения о проведении церемонии подписания [в скорейшие удобные сроки в 2009 году] в Роттердаме, Нидерланды, после чего Конвенция будет открыта для подписания государствами".

IV. Закупки: доклад Рабочей группы I о ходе работы

299. На своих тридцать шестой и тридцать седьмой сессиях в 2003 и 2004 году, соответственно, Комиссия рассмотрела⁷ вопрос о возможном обновлении *Типового закона ЮНСИТРАЛ о закупках товаров (работ) и услуг и Руководства по его принятию*⁸ на основе записок Секретариата (A/CN.9/539 и Add.1 и A/CN.9/553)⁹. На своей тридцать седьмой сессии Комиссия согласилась с тем, что Типовой закон может быть усовершенствован, если он будет обновлен и будет отражать новые виды практики, особенно те из них, которые обусловлены использованием электронных сообщений в сфере публичных закупок, и опыт, накопленный при использовании Типового закона в качестве основы реформирования законодательства в области публичных закупок, а также возможные дополнительные вопросы. Комиссия постановила поручить подготовку предложений о пересмотре Типового закона своей Рабочей группе I (Закупки) и предоставила Рабочей группе гибкий мандат на выявление вопросов, которые необходимо будет рассмотреть. Комиссия отметила, что в процессе обновления Типового закона следует прилагать все усилия к тому, чтобы не

⁷ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок девятая сессия, Дополнение № 17 и исправление (A/49/17 и Согл.1), приложение I.*

⁸ Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.98.V.13.

⁹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/58/17), пункты 225-230, и там же, пятьдесят девятая сессия, Дополнение № 17 (A/59/17), пункты 79-82.*

отходить от основных принципов Типового закона и не изменить положений, важность которых подтверждена практикой¹⁰.

300. Рабочая группа приступила к своей работе по этому мандату на своей шестой сессии (Вена, 30 августа – 3 сентября 2004 года). На этой сессии она постановила заняться подробным последовательным рассмотрением тем, предложенных в записках Секретариата (A/CN.9/WG.I/WP.31 и A/CN.9/WG.I/WP.32)¹¹, на своих будущих сессиях (A/CN.9/568, пункт 10).

301. На своих тридцать восьмой и тридцать девятой сессиях в 2005 и 2006 году, соответственно, Комиссия приняла к сведению доклады о работе шестой (Вена, 30 августа – 3 сентября 2004 года), седьмой (Нью-Йорк, 4-8 апреля 2005 года), восьмой (Вена, 7-11 ноября 2005 года) и девятой (Нью-Йорк, 24-28 апреля 2006 года) сессий Рабочей группы (A/CN.9/568, A/CN.9/575, A/CN.9/590 и A/CN.9/595). На своей тридцать девятой сессии Комиссия рекомендовала Рабочей группе в процессе обновления Типового закона и Руководства принимать во внимание вопросы коллизии интересов, а также рассмотреть вопрос о том, необходимо ли будет включить в Типовой закон какие-либо специальные положения, регулирующие эти вопросы¹².

302. На ее сороковой сессии Комиссии были представлены доклады о работе десятой (Вена, 25-29 сентября 2006 года) и одиннадцатой (Нью-Йорк, 21-25 мая 2007 года) сессий Рабочей группы (A/CN.9/615 и A/CN.9/623)¹³. Комиссия была проинформирована о том, что Рабочая группа продолжила рассмотрение следующих тем: а) применение электронных средств связи в процессе закупок; б) аспекты опубликования информации, касающейся закупок, включая пересмотр статьи 5 Типового закона и включение положения о публикации информации о будущих возможностях в области закупок; в) способ закупок, известный как электронные реверсивные аукционы; г) тендерные заявки с аномально заниженной ценой; и е) метод заключения договоров, известный как рамочное соглашение.

303. На своей нынешней сессии Комиссия приняла к сведению доклады о работе двенадцатой (Вена, 3-7 сентября 2007 года) и тринадцатой (Нью-Йорк, 7-11 апреля 2008 года) сессий Рабочей группы (A/CN.9/640 и A/CN.9/648).

304. На своей двенадцатой сессии Рабочая группа приняла расписание своей дальнейшей работы, которое было впоследствии изменено на ее тринадцатой сессии (A/CN.9/648, приложение), и согласилась на регулярной основе доводить до сведения Комиссии уточненное расписание.

305. На своей тринадцатой сессии Рабочая группа провела углубленное рассмотрение вопроса о рамочных соглашениях на основе проектов материалов, содержащихся в записках Секретариата (A/CN.9/WG.I/WP.52 и Add.1 и A/CN.9/WG.I/WP.56), и согласилась объединить два предложенных в этих документах подхода, с тем чтобы в Типовом законе, где это уместно и во избежание, в частности, излишних повторов, рассматривались общие характеристики, присущие совместно всем видам рамочных соглашений, и при

¹⁰ Там же, *пятьдесят девятая сессия, Дополнение № 17 (A/59/17)*, пункты 81 и 82.

¹¹ Там же, *шестьдесятая сессия, Дополнение № 17 (A/60/17)*, пункт 171.

¹² Там же, *шестьдесят первая сессия, Дополнение № 17 (A/61/17)*, пункт 192.

¹³ Там же, *шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17 Part I)*, пункты 166-169.

этом особые характеристики, присущие каждому виду рамочных соглашений, рассматривались отдельно.

306. На этой сессии Рабочая группа также обсудила вопрос о списках поставщиков, рассмотрение которого основывалось на резюме предыдущих обсуждений Рабочей группы по этой теме (A/CN.9/568, пункты 55-68, и A/CN.9/WG.I/WP.45 и Add.1), и приняла решение о том, что эта тема в Типовом законе рассматриваться не будет по причинам, которые будут изложены в Руководстве по принятию.

307. Комиссия выразила признательность Рабочей группе и Секретариату за прогресс, достигнутый в их работе, и вновь заявила о своей поддержке проводимого обзора и отражения в Типовом законе новой практики и методов закупок. Рабочей группе было предложено предпринять усилия по ускорению завершения данного проекта, с тем чтобы создать возможность для окончательной доработки и принятия пересмотренного Типового закона вместе с Руководством по принятию в течение разумных сроков. (Информацию о двух следующих сессиях Рабочей группы см. пункты 397 и 398 ниже.)

V. Арбитраж и согласительная процедура: доклад Рабочей группы II о ходе работы

308. Комиссия напомнила, что на своей тридцать девятой сессии в 2006 году она постановила, что Рабочей группе II (Арбитраж и согласительная процедура) следует провести пересмотр Арбитражного регламента Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ).

309. На этой сессии Комиссия отметила, что Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ, будучи одним из первых документов, разработанных ЮНСИТРАЛ в области арбитража, признан чрезвычайно успешным текстом, принятым многими арбитражными центрами и используемым в самых различных обстоятельствах, например, в случае споров между инвесторами и государствами. Признавая успешность и статус Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, Комиссия пришла к общему мнению о том, что любой пересмотр Регламента не должен привести к изменению структуры текста, его духа или стиля изложения и что необходимо сохранить гибкость текста, а не дополнительно усложнять его. Рабочей группе было предложено провести тщательное изучение перечня тем, которые, возможно, потребуются затронуть в пересмотренном варианте Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ¹⁴.

310. На своей сороковой сессии в 2007 году Комиссия отметила, что в Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ не вносились никакие изменения с момента его принятия в 1976 году и что пересмотр должен преследовать цель обновления Регламента и содействия повышению эффективности арбитражного разбирательства. Комиссия в целом согласилась с тем, что мандат Рабочей группы, требующий сохранить первоначальную структуру и дух Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, до сих пор служил полезным руководством для

¹⁴ Там же, *шестьдесят первая сессия, Дополнение № 17 (A/61/17)*, пункт 184.

Рабочей группы и должен оставаться руководящим принципом в ее деятельности¹⁵.

311. На той же сессии Комиссия отметила, что в Рабочей группе была выражена широкая поддержка применению общего подхода, который позволяет выявить общие элементы, присущие всем видам арбитража независимо от предмета спора, в отличие от рассмотрения конкретных ситуаций. В то же время Комиссия отметила, что на будущих сессиях Рабочей группе еще предстоит рассмотреть вопрос о том, в какой степени пересмотренный Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ должен содержать более конкретные положения, касающиеся споров между инвесторами и государствами или арбитражного разбирательства под эгидой соответствующих учреждений¹⁶.

312. На нынешней сессии в распоряжение Комиссии были представлены доклады о работе сорок седьмой (Вена, 10-14 сентября 2007 года) и сорок восьмой (Нью-Йорк, 4-8 февраля 2008 года) сессий Рабочей группы (A/CN.9/641 и A/CN.9/646). Комиссия выразила признательность Рабочей группе за прогресс, достигнутый ею в пересмотре Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, и Секретариату за качество документации, подготовленной им для Рабочей группы.

313. Комиссия отметила, что на своей сорок восьмой сессии Рабочая группа обсудила вопрос о том, в какой степени пересмотренный Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ должен содержать более конкретные положения, касающиеся споров между инвесторами и государствами или арбитражного разбирательства под эгидой соответствующих учреждений. Комиссия отметила, что Рабочая группа решила продолжить работу по пересмотру Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ применительно к обычному арбитражу и запросить рекомендации Комиссии по вопросу о том, следует ли ей после завершения ее нынешней работы над Регламентом перейти к более углубленному рассмотрению особенностей арбитражных разбирательств, проводимых на основе международных договоров, и, если да, то в какой форме должна проводиться такая работа (A/CN.9/646, пункт 69).

314. После обсуждения Комиссия решила, что было бы нежелательно включать непосредственно в Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ специальные положения об арбитражных разбирательствах, проводимых на основе международных договоров, и что любая дальнейшая работа по вопросу о спорах между инвесторами и государствами, которой Рабочая группа, возможно, займется в будущем, не должна задерживать завершения пересмотра Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ в том, что касается обычного арбитража. В отношении расписания работы Комиссия в принципе решила, что тема прозрачности в контексте арбитражных разбирательств по спорам между инвесторами и государствами на основе международных договоров заслуживает рассмотрения в будущем и что ей следует заняться в первоочередном порядке сразу же после завершения нынешнего пересмотра Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ. Что касается содержания такой будущей работы, то Комиссия достигла консенсуса в отношении важности обеспечения прозрачности применительно к урегулированию споров между инвесторами и государствами.

¹⁵ Там же, *шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17, Часть I)*, пункт 174.

¹⁶ Там же, пункт 175.

Одна делегация представила письменные замечания по этому вопросу (A/CN.9/662), и было заслушано заявление, сделанное от имени Специального представителя Генерального секретаря по вопросу о правах человека и транснациональных корпорациях и других предприятиях. Комиссия в целом согласилась с мнением о том, что, как отмечала Рабочая группа на своей сорок восьмой сессии (A/CN.9/646, пункт 57), вопрос обеспечения прозрачности как желательной цели в арбитражных разбирательствах по спорам между инвесторами и государствами следует затронуть в будущей работе. Что касается формы, которую могут принять результаты такой будущей работы, то Комиссия отметила различные возможности, предусмотренные Рабочей группой (там же, пункт 69) в области арбитражных разбирательств, проводимых на основе международных договоров, включая подготовку таких документов, как типовые договорные положения, особые правила или руководящие принципы, приложение к Арбитражному регламенту ЮНСИТРАЛ, относящемуся к обычному арбитражу, отдельные арбитражные правила или факультативные договорные положения для включения в конкретные международные договоры. Комиссия постановила, что сейчас слишком рано принимать решение о форме будущего документа об арбитражных разбирательствах, проводимых на основе международных договоров, и что в целом этот вопрос следует оставить на усмотрение Рабочей группы. В целях содействия рассмотрению Рабочей группой на одной из будущих сессий вопросов, касающихся арбитражных разбирательств, проводимых на основе международных договоров, Комиссия просила Секретариат провести, если позволят ресурсы, предварительное исследование и собрать информацию о нынешней практике. Комиссия настоятельно призвала государства-члены представлять Секретариату обстоятельную информацию о своей практике в области арбитражного разбирательства по спорам между инвесторами и государствами. Было подчеркнуто, что государствам-членам и наблюдателям при определении состава делегаций для работы на сессиях Рабочей группы, которые будут посвящены этому вопросу, следует попытаться обеспечить присутствие в делегациях самых опытных специалистов в области права международных договоров и арбитражных разбирательств по спорам между инвесторами и государствами, проводимым на основе международных договоров.

315. Комиссия выразила надежду на то, что Рабочая группа завершит свою работу над пересмотром Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ применительно к обычному арбитражу, с тем чтобы можно было провести заключительное рассмотрение и принятие пересмотренного Регламента на сорок второй сессии Комиссии в 2009 году.

316. В отношении будущей работы в области урегулирования коммерческих споров Комиссия напомнила о том, что вопрос о возможности урегулирования споров в арбитражном порядке и об их урегулировании в режиме онлайн следует сохранить в повестке дня Рабочей группы, как это было решено Комиссией на ее тридцать девятой сессии. (Информацию о двух следующих сессиях Рабочей группы см. пункты 397 и 398 ниже.)

VI. Законодательство о несостоятельности

A. Доклад Рабочей группы V о ходе работы

317. Комиссия напомнила, что на своей тридцать девятой сессии в 2006 году она приняла следующие решения: а) тема режима корпоративных групп в делах о несостоятельности уже достаточно хорошо проработана и может быть передана на рассмотрение Рабочей группы V (Законодательство о несостоятельности) в 2006 году; Рабочей группе следует предоставить гибкий мандат на вынесение надлежащих рекомендаций Комиссии относительно объема ее будущей работы и той формы, в которой она будет проводиться, в зависимости от существа решений, предлагаемых для тех проблем, которые будут определены Рабочей группой в рамках этой темы; и б) вопрос о финансировании после открытия производства должен на первоначальном этапе рассматриваться в качестве компонента будущей работы в области несостоятельности корпоративных групп; Рабочей группе следует предоставить достаточно гибкий мандат на рассмотрение любых предложений относительно работы над дополнительными аспектами этой темы.

318. Комиссия с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый Рабочей группой в рассмотрении режима корпоративных групп в делах о несостоятельности, как это отражено в докладах о работе ее тридцать третьей (Вена, 5-9 ноября 2007 года) и тридцать четвертой (Нью-Йорк, 3-7 марта 2008 года) сессий (A/CN.9/643 и A/CN.9/647), и поблагодарила Секретариат за подготовку рабочих документов и докладов, представленных на этих сессиях¹⁷.

B. Содействие сотрудничеству и координации в процессе производства по делам о трансграничной несостоятельности

319. Комиссия напомнила, что на своей тридцать девятой сессии в 2006 году она приняла решение о том, что следует оказать содействие первоначальной работе по обобщению информации о практическом опыте заключения и использования трансграничных протоколов о несостоятельности на неформальной основе посредством консультаций с судьями и специалистами-практиками по вопросам несостоятельности и что предварительный доклад о ходе этой работы следует представить Комиссии для дальнейшего рассмотрения на ее сороковой сессии в 2007 году¹⁸. На первой части своей сороковой сессии (Вена, 25 июня – 12 июля 2007 года) Комиссия рассмотрела предварительный доклад, в котором был отражен опыт заключения и использования трансграничных протоколов о несостоятельности (A/CN.9/629), и подчеркнула важное практическое значение содействия трансграничному сотрудничеству в делах о несостоятельности. Она выразила удовлетворение в отношении прогресса, достигнутого в работе по обобщению практического опыта заключения и использования соглашений по вопросам трансграничной несостоятельности, и вновь подтвердила, что эта

¹⁷ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят первая сессия, Дополнение № 17 (A/61/17), подпункты 209 (a) и (b).*

¹⁸ Там же, подпункт 209 (c).

работа должна быть продолжена Секретариатом на неформальной основе в консультации с судьями, специалистами-практиками и другими экспертами¹⁹.

320. На ее нынешней сессии Комиссии была представлена записка Секретариата о дальнейшем ходе работы в этой области (A/CN.9/654). Комиссия отметила, что были продолжены консультации с судьями и специалистами-практиками в области несостоятельности и что Секретариатом было подготовлено обобщение практического опыта на основе резюме содержания, приложенного к предыдущему докладу Комиссии (A/CN.9/629). По причине ограничений, связанных со сроками и возможностями по обеспечению перевода, это обобщение не удалось представить на нынешней сессии Комиссии.

321. Комиссия выразила свое удовлетворение прогрессом в работе по обобщению практического опыта в деле заключения и использования соглашений по вопросам трансграничной несостоятельности. Было принято решение о том, что это обобщение должно быть представлено в качестве рабочего документа Рабочей группе V (Законодательство о несостоятельности) на ее тридцать пятую сессию (Вена, 17-21 ноября 2008 года) для первоначального обсуждения. Затем Рабочая группа V может принять решение о продолжении обсуждения этого обобщения на ее тридцать шестой сессии в апреле-мае 2009 года и вынести свои рекомендации сорок второй сессии Комиссии в 2009 году с учетом того, что координация и сотрудничество на основе соглашений по вопросам трансграничной несостоятельности будут, по всей вероятности, играть заметную роль в отыскании решений применительно к международному режиму предпринимательских групп в делах о несостоятельности. Комиссия постановила спланировать проведение своей сорок второй сессии в 2009 году таким образом, чтобы у нее имелась возможность посвятить, в случае необходимости, соответствующее время обсуждению рекомендаций Рабочей группы V. (Информацию относительно решения о продолжительности сорок второй сессии Комиссии см. пункт 395 ниже.) (Информацию о выводах, которые были сделаны Комиссией по вопросам о несостоятельности и которые имеют отношение к Рабочей группе VI (Обеспечительные интересы), см. пункт 326 ниже.)

VII. Обеспечительные интересы: доклад Рабочей группы VI о ходе работы

322. В ходе первой части своей сороковой сессии (Вена, 25 июня – 12 июля 2007 года) Комиссия рассмотрела записку Секретариата, озаглавленную "Возможная будущая работа в области обеспечительных прав в интеллектуальной собственности" (A/CN.9/632)²⁰. В этой записке были учтены выводы, к которым пришли участники коллоквиума по обеспечительным правам в интеллектуальной собственности (Вена, 18 и 19 января 2007 года), который был организован Секретариатом в сотрудничестве с Всемирной организацией интеллектуальной собственности и в ходе которого было внесено несколько предложений о внесении необходимых изменений в проект руководства для законодательных органов по обеспеченным сделкам ("проект руководства" для

¹⁹ Там же, *шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть I, пункты 190 и 191.

²⁰ Там же, пункт 155.

законодательных органов) с тем, чтобы учесть особые моменты, характерные для финансирования под интеллектуальную собственность²¹.

323. На этой сессии Комиссия отметила, что значительная часть богатства корпораций заключена в интеллектуальной собственности. Было также отмечено, что в рамках существующих во многих государствах режимов не обеспечивается достаточного согласования между правовыми нормами, регулируемыми обеспеченные сделки и вопросы интеллектуальной собственности, и что это не позволяет учесть практику финансирования, при которой кредит предоставляется под обеспечение в виде интеллектуальной собственности. Кроме того, было указано, что в проекте руководства для законодательных органов не содержится достаточных рекомендаций для государств в отношении тех изменений, которые необходимо внести для удовлетворения потребностей практики финансирования, связанной с интеллектуальной собственностью. Была также подчеркнута необходимость как можно более оперативного проведения работы для обеспечения того, чтобы в проекте руководства для законодательных органов были сформулированы исчерпывающие и всеобъемлющие рекомендации на этот счет²². Чтобы предоставить в распоряжение государств достаточные рекомендации, которыми они могли бы руководствоваться при возможном внесении необходимых изменений в свои законы с целью устранить несогласованность между правовыми нормами, регулируемыми вопросы финансирования под обеспечение и вопросы интеллектуальной собственности, Комиссия постановила поручить Рабочей группе VI (Обеспечительные интересы) подготовку специального приложения к проекту руководства для законодательных органов, посвященного обеспечительным правам в интеллектуальной собственности (далее именуемого "приложение к руководству для законодательных органов")²³.

324. На своей возобновленной сороковой сессии (Вена, 10-14 декабря 2007 года) Комиссия завершила разработку и приняла *Руководство ЮНСИТРАЛ для законодательных органов по обеспеченным сделкам* при том понимании, что впоследствии будет подготовлено приложение к этому *Руководству*²⁴.

325. На нынешней сессии в распоряжении Комиссии находился доклад Рабочей группы VI о работе ее тринадцатой сессии (Нью-Йорк, 19-23 мая 2008 года) (A/CN.9/649). Комиссия с удовлетворением отметила хороший прогресс, достигнутый в ходе состоявшихся на этой сессии первоначальных обсуждений, проводившихся на основе записки Секретариата под названием "Обеспечительные права в правах интеллектуальной собственности" (A/CN.9/WG.VI/ WP.33 и Add.1), что позволило Рабочей группе обратиться к Секретариату с просьбой подготовить первый проект приложения к *Руководству*, посвященный обеспечительным правам в интеллектуальной собственности (A/CN.9/649, пункт 13).

²¹ Второй международный colloquium ЮНСИТРАЛ по обеспеченным сделкам: обеспечительные интересы в правах интеллектуальной собственности, проходивший в Вене 18 и 19 января 2007 года; дополнительную информацию о colloquium см. веб-сайт ЮНСИТРАЛ (<http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/colloquia/2secint.html>).

²² *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть I, пункт 156.

²³ Там же, пункты 157 и 162.

²⁴ Там же, часть II, пункты 99 и 100.

326. Комиссия отметила также, что Рабочей группе VI не удалось достичь согласия по вопросу о том, в достаточной ли мере отдельные аспекты, касающиеся последствий несостоятельности для обеспечительных прав в интеллектуальной собственности, связаны с законодательством, регулирующим обеспеченные сделки, чтобы это служило основанием для обсуждения этих моментов в приложении к *Руководству* (см. A/CN.9/649, пункты 98-102). Рабочая группа VI решила вернуться к этим вопросам на одном из будущих совещаний и рекомендовать обратиться к Рабочей группе V (Законодательство о несостоятельности) с просьбой об их рассмотрении. Комиссия постановила, что Рабочей группе V следует сообщить эту информацию и предложить ей выразить свое предварительное мнение на ее следующей сессии. Было также принято решение о том, что если какой-либо из еще не рассмотренных вопросов потребует совместного обсуждения этими двумя рабочими группами после проведения этой сессии, то Секретариат следует уполномочить организовать, по своему усмотрению и после проведения консультаций с председателями обеих рабочих групп весной 2009 года, когда одна за другой состоятся сессии этих рабочих групп, совместное рассмотрение вопроса о последствиях несостоятельности для обеспечительных прав в интеллектуальной собственности. (Информацию о двух следующих сессиях Рабочей группы VI и Рабочей группы V см. пункты 397 и 398 ниже).

VIII. Возможная будущая работа в области электронной торговли

327. Завершив в 2004 году свою работу над Конвенцией об использовании электронных сообщений в международных договорах, Рабочая группа IV (Электронная торговля) просила Секретариат продолжить мониторинг различных вопросов, связанных с электронной торговлей, в том числе касающихся трансграничного признания электронных подписей, и опубликовать результаты своих исследований в целях разработки рекомендаций для Комиссии относительно возможности проведения дальнейшей работы в этих областях (см. A/CN.9/571, пункт 12).

328. В 2005 году Комиссия приняла к сведению работу, проделанную другими организациями в различных областях, связанных с электронной торговлей, и просила Секретариат подготовить более подробное исследование, в котором содержались бы предложения относительно формы и характера комплексного справочного документа о различных необходимых элементах правовой базы, благоприятствующей развитию электронной торговли, вопрос о подготовке которого Комиссия могла бы рассмотреть в будущем в целях оказания помощи законодателям и лицам, ответственным за разработку политики, в различных странах мира²⁵.

329. В 2006 году Комиссия рассмотрела записку, подготовленную Секретариатом в ответ на эту просьбу (A/CN.9/604). В этой записке в качестве возможных компонентов комплексного справочного документа были определены следующие области: а) удостоверение подлинности и трансграничное признание электронных подписей; б) ответственность и стандарты поведения поставщиков

²⁵ Там же, *шестидесятая сессия, Дополнение № 17 (A/60/17)*, пункт 214.

информационных услуг; е) использование электронных счетов и юридические вопросы, связанные с системами поставок в электронной торговле; d) передача прав в материальных товарах и иных прав с помощью электронных сообщений; е) несправедливая конкуренция и мошенническая коммерческая практика в электронной торговле; и f) конфиденциальность и защита данных в электронной торговле. В записке были также определены другие вопросы, которые, хотя и более кратко, могут быть охвачены в таком документе: а) защита прав интеллектуальной собственности; b) незапрошенные электронные сообщения (спам); и с) киберпреступность.

330. На этой сессии получило поддержку мнение о том, что задача законодателей и лиц, отвечающих за выработку политики, особенно в развивающихся странах, может быть в значительной степени облегчена, если Комиссия подготовит комплексный справочный документ, касающийся тем, определенных Секретариатом. Было также указано, что такой документ может оказать помощь Комиссии в определении областей, в которых она сама в будущем могла бы провести работу по согласованию. В то же время была высказана обеспокоенность в связи с тем, что предложенный круг вопросов является слишком широким и что сферу охвата комплексного справочного документа потребуется, возможно, сократить. В итоге Комиссия решила просить Секретариат подготовить образец выдержки из комплексного справочного документа, конкретно посвященный вопросам, связанным с удостоверением подлинности и трансграничным признанием электронных подписей, для рассмотрения на ее сороковой сессии в 2007 году²⁶.

331. Выборочный раздел, подготовленный Секретариатом в соответствии с этой просьбой (A/CN.9/630 и Add.1-5), был представлен на рассмотрение Комиссии на ее сороковой сессии. Комиссия выразила Секретариату признательность за подготовку этого выборочного раздела и просила Секретариат издать его в качестве отдельной публикации. Хотя Комиссия не поддержала предложения об обращении к Секретариату с просьбой провести аналогичную работу в других областях с целью подготовки комплексного справочного документа, она приняла решение просить Секретариат продолжать внимательно следить за юридическими событиями в соответствующих областях с целью внесения надлежащих предложений, когда это потребуется²⁷.

332. Секретариат продолжал следить за технологическим прогрессом и появлением новых моделей коммерческой деятельности в сфере электронной торговли, способных повлиять на международные торговые операции. Одна из групп вопросов, пристально изучавшихся Секретариатом, была связана с использованием в международной торговле механизмов "единого окна". Всемирная таможенная организация (ВТО) и Центр по упрощению процедур торговли и электронному бизнесу Организации Объединенных Наций (СЕФАКТ ООН) предложили Секретариату рассмотреть вопрос о возможных тематических направлениях сотрудничества с ними в данной области.

333. На нынешней сессии Комиссии была представлена записка Секретариата (A/CN.9/655), содержащая описание стратегических соображений и правовых вопросов, возникающих в связи с созданием и функционированием механизма

²⁶ Там же, *шестьдесят первая сессия, Дополнение № 17 (A/61/17)*, пункт 216.

²⁷ Там же, *шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть I, пункт 195.

"единого окна", а также предложения в отношении возможной будущей работы в сотрудничестве с другими международными организациями. В этой записке также кратко излагается предложение ВТО в отношении совместной работы (там же, пункты 35-39).

334. Комиссия была проинформирована о том, что механизм "единого окна" позволит улучшить доступность и обработку информации, ускорить и упростить информационные потоки между торговыми предприятиями и правительственными органами и достичь большей согласованности и более действенного обмена соответствующими данными между правительственными системами, что даст ощутимый выигрыш всем сторонам, участвующим в трансграничной торговле. Комиссия отметила, что применение такого механизма может привести к повышению результативности и эффективности официальных мер контроля и сократить издержки как правительственными органами, так и торговых предприятий благодаря более рациональному использованию ресурсов. В то же время Комиссия отметила также, что создание и функционирование механизма "единого окна" сопряжены с возникновением ряда правовых вопросов, таких как законодательное обеспечение функционирования механизма "единого окна"; идентификация, удостоверение подлинности и санкционирование обмена документами и сообщениями с помощью такого механизма; защита данных; ответственность операторов механизма "единого окна"; и юридическая действительность документов, обмен которыми осуществляется в электронной форме.

335. Комиссия также заслушала предложение в отношении того, что ей следует осуществить проект по изучению основных проблем и определению базовых принципов, которые необходимо учитывать при разработке действенных международных правовых систем регулирования использования электронных переводных записей, и оказанию государствам помощи в разработке национальных систем, способствующих международной торговле. Предположительно, значительная часть такой работы, скорее всего, будет связана с использованием электронных реестров, но при этом необходимо будет помнить о том, что конкретные варианты решений будут различаться в зависимости от сектора и области применения. В рамках предлагаемого проекта нужно будет разработать четкий свод строгих принципов, который может быть встроен в любую международную систему, регулирующую операции с переводными записями. Было предложено разработать для государств, международных организаций и промышленных кругов дополнительные рекомендации относительно оценки правовых рисков и имеющихся в их распоряжении вариантов действий, а также помочь им в выработке подходов к возможности использования оборотных документов, максимально отвечающих их нуждам и потребностям глобальной торговли. При необходимости на последующем этапе можно было бы также рассмотреть вопрос о целесообразности и возможности разработки дополнительных правовых инструментов, которые могли бы способствовать развитию коммерческой деятельности и торговли за счет повышения эффективности использования электронных записей.

336. Комиссия согласилась с целесообразностью изучения правовых аспектов создания трансграничного механизма "единого окна", имея в виду подготовку комплексного международного справочного документа, который могли бы

использовать законодатели, правительственные директивные органы, операторы механизмов "единого окна" и другие заинтересованные стороны в качестве руководства по правовым аспектам создания и обеспечения функционирования "этого механизма", предназначенного для обработки трансграничных сделок. Участие в таком проекте Комиссии в сотрудничестве с ВТО и другими организациями было бы полезным в нескольких отношениях, в том числе: а) это укрепило бы координацию работы между Комиссией, ВТО и СЕФАКТ ООН; б) это позволило бы ей оказать влияние на содержание текста о содействии развитию торговли, в котором могут быть отражены важные с законодательной точки зрения моменты; и с) это способствовало бы использованию стандартов ЮНСИТРАЛ в странах, которые будут использовать такой справочный документ.

337. Кроме того, Комиссия согласилась с целесообразностью продолжения Секретариатом работы по изучению правовых вопросов, связанных с электронными эквивалентами оборотных документов и другими электронными системами, предназначенными для уступки и передачи прав в товарах, ценных бумагах и других правах в электронной форме. Было также указано, что такая работа, возможно, позволит выявить элементы, являющиеся общими для механизмов "единого окна" и электронных эквивалентов оборотных документов. В то же время в Комиссии прозвучал призыв проявить осторожность, поскольку в настоящее время этот проект еще не готов для передачи межправительственной рабочей группе по причине существования сомнений в вопросе о том, требуется ли какая-либо дополнительная законодательная работа по проблемам обратимости в электронной среде. Было также предложено поручить Секретариату организовать коллоквиум, который, возможно, поможет выявить конкретные области, в которых Комиссия могла бы провести полезную работу в будущем.

338. Комиссия просила Секретариат на начальном этапе в сотрудничестве с ВТО и при участии специалистов активно заниматься вопросом о проекте создания механизма "единого окна" и сообщить Комиссии о ходе этой работы на ее следующей сессии. Комиссия решила дать согласие на проведение весной 2009 года сессии Рабочей группы после проведения полномасштабных консультаций с государствами и, если это будет оправдано, в свете результатов работы, проделанной совместно с ВТО.

IX. Возможная будущая работа в области коммерческого мошенничества

A. Работа над показателями коммерческого мошенничества

339. Было напомнено, что вопрос о возможной будущей работе в области коммерческого мошенничества рассматривался Комиссией на ее тридцать

пятой – сороковой сессиях в 2002-2007 годах²⁸. В частности, было указано, что на своей тридцать седьмой сессии в 2004 году Комиссия решила, что в интересах информирования, подготовки кадров и предотвращения мошенничества было бы полезно подготовить перечни общих черт, присутствующих в типичных мошеннических сделках, в качестве справочного материала для участников международной торговли и других потенциальных жертв мошенников в той мере, в которой они будут способствовать принятию мер по самозащите с тем, чтобы избежать втягивания в мошеннические схемы. Хотя самой Комиссии или ее межправительственным рабочим группам не предлагалось принять непосредственное участие в этой деятельности, было высказано мнение, что Секретариату в тесной консультации с экспертами следовало бы рассмотреть вопрос о подготовке таких материалов, содержащих перечни общих особенностей типичных мошеннических схем, и информировать Комиссию о ходе работы в этой области²⁹.

340. На своей сороковой сессии (Вена, 25 июня – 12 июля и 10-14 декабря 2007 года) Комиссия была проинформирована о том, что Секретариат в соответствии с переданной ему просьбой продолжил совместную работу с экспертами и другими заинтересованными организациями по выявлению общих особенностей мошеннических схем в целях подготовки материалов просветительского характера для предотвращения успешного использования таких схем. Результаты этой работы отражены в записке Секретариата под названием "Показатели коммерческого мошенничества" (A/CN.9/624 и Add.1 и 2). На этой сессии Комиссия выразила признательность Секретариату, экспертам и другим заинтересованным организациям, принявшим участие в сотрудничестве в целях подготовки описания показателей коммерческого мошенничества, за проделанную работу по выполнению трудной задачи определения соответствующих вопросов, а также за подготовку материалов, которые могут представлять собой большую просветительскую и профилактическую ценность. На своей сороковой сессии Комиссия просила Секретариат распространить материалы по показателям коммерческого мошенничества для получения замечаний до сорок первой сессии Комиссии³⁰.

341. Вербальной нотой от 8 августа 2007 года и письмом от 20 сентября 2007 года проект описания показателей коммерческого мошенничества был направлен государствам и межправительственным и международным неправительственным организациям, которые были приглашены принять участие в заседаниях Комиссии и ее рабочих групп в качестве наблюдателей, для представления замечаний.

342. На нынешней сессии Комиссии были представлены полученные Секретариатом замечания государств и организаций в отношении показателей коммерческого мошенничества (A/CN.9/659, Add.1 и 2) и был распространен

²⁸ Там же, *пятьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/57/17)*, пункты 279-290; там же, *пятьдесят восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/58/17)*, пункты 231-241; там же, *пятьдесят девятая сессия, Дополнение № 17 (A/59/17)*, пункты 108-112; там же, *шестидесятая сессия, Дополнение № 17 (A/60/17)*, пункты 216-220; там же, *шестидесят первая сессия, Дополнение № 17 (A/61/17)*, пункты 211-217; там же, *шестидесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть I, пункты 196-203.

²⁹ Там же, *пятьдесят девятая сессия, Дополнение № 17 (A/59/17)*, пункт 112.

³⁰ Там же, *шестидесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть I, пункт 200.

текст этих показателей (A/CN.9/624, Add.1 и 2). Рассмотрев замечания правительств и международных организаций, Комиссия вновь заявила о своей поддержке подготовки и распространения описаний показателей коммерческого мошенничества, что, как было указано, представляет собой чрезвычайно полезный подход к этой трудной проблеме. Было отмечено, что показатели являются важным и надежным дополнением арсенала средств борьбы с мошеннической практикой, которая наносит столь существенный ущерб коммерческой деятельности.

343. Комиссия рассмотрела вопрос о том, как лучше всего подойти к завершению работы над показателями коммерческого мошенничества. Учитывая технический характер полученных замечаний и исходя из необходимости отдельной трактовки любых уголовно-правовых аспектов коммерческого мошенничества, Комиссия просила Секретариат внести такие изменения и добавления, которые могут быть сочтены желательными для повышения качества подготавливаемых материалов, а затем опубликовать эти материалы в виде информационной записки Секретариата в просветительских целях и в целях предупреждения мошенничества. Комиссия выразила мнение, что эти материалы Секретариат мог бы использовать в качестве компонента более широкой работы по оказанию технической помощи, что может включать распространение информации среди правительств и международных организаций и подготовку соответствующих пояснений с целью придать материалам еще большую просветительскую и профилактическую ценность. Кроме того, можно было бы также призвать правительства и международные организации принять меры по пропаганде этих материалов и их использованию любым надлежащим образом, включая их адаптацию с учетом потребностей конкретных аудиторий или секторов деятельности.

344. В плане дополнительной будущей работы в области коммерческого мошенничества в качестве одной из вероятных тем было предложено разработать рекомендации по предупреждению мошенничества. Комиссия согласилась с тем, что опубликование показателей коммерческого мошенничества и их учет в деятельности по оказанию технической помощи явились бы весьма полезной мерой в деле борьбы против таких мошеннических схем и что вопрос о будущей работе в этой области следует оставить на усмотрение Секретариата, который мог бы подготовить соответствующие рекомендации Комиссии.

В. Сотрудничество с Управлением Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности в области борьбы с коммерческим и экономическим мошенничеством

345. На тридцать восьмой сессии Комиссии в 2005 году ее внимание было обращено на резолюцию 2004/26 Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) от 21 июля 2004 года, предусматривающую учреждение межправительственной группы экспертов с целью подготовки исследования о мошенничестве и преступном неправомерном использовании и фальсификации личных данных, а также разработки на основе этого исследования полезных практических мер, руководящих принципов и других материалов с учетом, в частности, работы ЮНСИТРАЛ в этой области. В резолюции было также

рекомендовано возложить функции секретариата межправительственной группы экспертов на Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК) в консультации с секретариатом ЮНСИТРАЛ³¹.

346. На своих тридцать девятой сессии в 2006 году³² и сороковой сессии в 2007 году Комиссия была проинформирована о проведении двух созванных ЮНОДК совещаний межправительственной группы экспертов (в марте 2005 года и январе 2007 года) с участием секретариата ЮНСИТРАЛ и о завершении группой экспертов ее работы над исследованием о мошенничестве и преступном неправомерном использовании и фальсификации личных данных (E/CN.15/2007/8 и Add.1-3)³³. На своей сороковой сессии³⁴ Комиссия была проинформирована о том, что Комиссия по предупреждению преступности и уголовному правосудию на ее шестнадцатой сессии (Вена, 23-27 апреля 2007 года)³⁵ рассмотрела это исследование и предложила Экономическому и Социальному Совету проект резолюции, содержащий ряд рекомендаций, в том числе призыв к углублению взаимопонимания и сотрудничества между субъектами государственного и частного секторов посредством инициатив, призванных объединить различные заинтересованные стороны и содействовать обмену мнениями и информацией между ними, и просьба к ЮНОДК содействовать такому сотрудничеству в консультации с секретариатом ЮНСИТРАЛ в соответствии с резолюцией 2004/26 Экономического и Социального Совета³⁶. Впоследствии Экономический и Социальный Совет принял проект резолюции, предложенный Комиссией по предупреждению преступности в качестве резолюции 2007/20 от 26 июля 2007 года.

347. На нынешней сессии Комиссия была проинформирована о том, что секретариат ЮНОДК продолжает работу над различными аспектами мошенничества, включая работу по предупреждению мошенничества с использованием личных данных. В соответствии с просьбой Комиссии, с которой она обратилась на предыдущей сессии³⁷, секретариат ЮНСИТРАЛ сотрудничал с ЮНОДК в деле привлечения соответствующих специалистов из частного сектора и коммерческих кругов. Комиссия с интересом отметила эту информацию и просила свой секретариат продолжать сотрудничать с ЮНОДК и оказывать Управлению помощь в его работе по проблемам коммерческого и экономического мошенничества и информировать Комиссию о любых новых моментах в этой области.

Х. Пятидесятая годовщина Нью-йоркской конвенции

348. Шестого декабря 2007 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 62/65, в которой она признала важное значение арбитража как

³¹ Там же, *шестидесятая сессия, Дополнение № 17 (A/60/17)*, пункт 217.

³² Там же, *шестьдесят первая сессия, Дополнение № 17 (A/61/17)*, пункты 211-217.

³³ Там же, *шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть I, пункты 199-203.

³⁴ Там же.

³⁵ См. *Официальные отчеты Экономического и Социального Совета, 2007 год, Дополнение № 10 (E/2007/30/Rev.1)*.

³⁶ Там же, глава I, раздел В, проект резолюции II.

³⁷ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть I, пункт 203.

метода разрешения споров в международных торговых отношениях, содействия гармоничному развитию торговых отношений, стимулирования международной торговли и развития и поощрения верховенства права на международном и национальном уровнях. Ассамблея выразила убежденность в том, что Конвенция о признании и исполнении иностранных арбитражных решений, совершенная в Нью-Йорке 10 июня 1958 года³⁸ ("Нью-йоркская конвенция"), укрепляла уважение юридических обязательств, вселила уверенность в верховенство права и обеспечивала справедливость при разрешении споров, касающихся договорных прав и обязательств.

349. Генеральная Ассамблея подчеркнула необходимость дальнейших усилий на национальном уровне в деле достижения всеобщего присоединения к Конвенции (участниками которой в тот момент являлись 142 государства), а также ее единообразного толкования и эффективного осуществления. Ассамблея выразила надежду, что государства, которые еще не являются участниками Конвенции, вскоре станут ее сторонами, что позволило бы добиться повсеместного установления юридической определенности, обеспечиваемой Конвенцией, уменьшить риск и операционные расходы, связанные с предпринимательской деятельностью, и содействовать тем самым развитию международной торговли. В этом контексте Ассамблея приветствовала инициативы, предпринятые различными органами и учреждениями как в рамках системы Организации Объединенных Наций, так и вне их, направленные на организацию конференций и других аналогичных мероприятий во ознаменование пятидесятой годовщины Конвенции, и рекомендовала использовать эти мероприятия для содействия более широкому присоединению к Конвенции и углублению понимания ее положений, а также их единообразному толкованию и эффективному осуществлению. Ассамблея также просила Генерального секретаря активизировать усилия по содействию более широкому присоединению к Конвенции и ее единообразному толкованию и эффективному осуществлению.

350. На нынешней сессии Комиссия была проинформирована о том, что в Нью-Йорке 1 февраля 2008 года была проведена однодневная конференция, организованная совместно Организацией Объединенных Наций и Международной ассоциацией адвокатов. На этом мероприятии присутствовали более 600 участников из 50 стран. Ведущие специалисты в области арбитража из более чем 20 государств выступили с докладами по таким вопросам, как история подготовки и значение Конвенции, практические перспективы принудительного исполнения арбитражных соглашений и приведения в исполнение арбитражных решений, взаимосвязь между Конвенцией и другими международными текстами и национальным законодательством по вопросам арбитража, рекомендация относительно толкования пункта 2 статьи II и пункта 1 статьи VII Нью-йоркской конвенции, процессуальные рамки, в которых применяется Нью-йоркская конвенция, а также будущие возможности и задачи. Нью-йоркской конвенции была дана высокая оценка как одному из наиболее важных и успешных договоров Организации Объединенных Наций в области международного торгового права и как документу, имеющему огромное значение для обеспечения юридической эффективности международного арбитража. В выступлениях подчеркивалась важность продолжения усилий по содействию применению

³⁸ United Nations, *Treaty Series*, vol. 330, No. 4739.

Конвенции и распространению информации о ее толковании, в том числе путем организации коллоквиумов для сотрудников судебных органов.

351. Комиссия была также проинформирована о том, что 13 и 14 марта 2008 года в Вене под эгидой ЮНСИТРАЛ и Центра международного арбитража Федеральной экономической палаты Австрии была проведена конференция по празднованию годовщины Нью-йоркской конвенции. Кроме того, празднованию этой годовщины и обсуждению связанных с Конвенцией вопросов была также посвящена часть конференции, проведенной Международным советом по коммерческому арбитражу (Дублин, Ирландия, 8-10 июня 2008 года). Другие посвященные Конвенции конференции планируется провести в Куала-Лумпуре, Малайзия, и Каире, Египет.

352. Комиссия выразила свою признательность организаторам конференций и просила Секретариат продолжать следить за проведением подобных мероприятий, а также призвала его активно участвовать в инициативах по содействию применению Нью-йоркской конвенции. В этой связи Комиссия также отметила важное значение проекта по наблюдению за законодательным осуществлением Конвенции (см. пункты 353-360 ниже) в качестве проекта, который окажет государствам содействие в деле обеспечения надлежащего законодательного осуществления Конвенции и позволит предоставить полезную консультативную помощь государствам, рассматривающим возможность присоединения к Конвенции. Было признано, что информация, собранная в контексте проекта о процессуальных рамках применения Конвенции, позволит Комиссии рассмотреть вопрос о любых дальнейших мерах, которые она может принять в целях совершенствования функционирования Конвенции.

XI. Наблюдение за осуществлением Нью-йоркской конвенции

353. Комиссия напомнила о том, что на своей двадцать восьмой сессии в 1995 году она одобрила проект, который осуществляется совместно с Комитетом D (известным в настоящее время под названием "Комитет по арбитражу") Международной ассоциации адвокатов и цель которого состоит в наблюдении за законодательным осуществлением Нью-йоркской конвенции, а также в изучении процессуальных механизмов, которые государства создали для признания и приведения в исполнение арбитражных решений согласно Нью-йоркской конвенции³⁹. Среди государств был распространен вопросник, с тем чтобы определить, каким образом Нью-йоркская конвенция включается в национальные правовые системы, а также как она толкуется и применяется. Один из центральных вопросов, которые должны быть рассмотрены в рамках этого проекта, состоит в том, включили ли государства-участники дополнительные требования в отношении признания и приведения в исполнение арбитражных решений, которые не предусмотрены в Нью-йоркской конвенции. Было также напомнено, что Секретариат представил Комиссии на ее тридцать восьмой сессии в 2005 году промежуточный доклад, в котором были изложены вопросы, вытекающие из полученных ответов на вопросник, который был

³⁹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятидесятая сессия, Дополнение № 17 (A/50/17), пункты 401-404.*

распространен в связи с этим проектом (A/CN.9/585)⁴⁰. На своей сороковой сессии в 2007 году Комиссия была проинформирована о том, что на ее сорок первой сессии планировалось представить письменный доклад⁴¹.

354. На своей нынешней сессии Комиссия рассмотрела письменный доклад по этому проекту, который охватывал вопросы осуществления государствами Нью-йоркской конвенции, ее толкования и применения, а также требований и процедур, установленных государствами в целях приведения в исполнение арбитражных решений согласно Нью-йоркской конвенции и который был подготовлен на основе ответов 108 государств – участников Нью-йоркской конвенции (A/CN.9/656 и A/CN.9/656/Add.1). Комиссия выразила признательность тем государствам-участникам, которые представили свои ответы, а также Комитету по арбитражу Международной ассоциации адвокатов за его помощь, оказанную Секретариату в сборе информации, необходимой для составления этого доклада.

355. Комиссия приветствовала рекомендации и выводы, содержащиеся в докладе, и отметила, что в них указываются те области, в которых может потребоваться провести дополнительную работу с целью содействия единообразному толкованию и эффективному осуществлению Нью-йоркской конвенции. Было отмечено, что применение национальных процессуальных норм в отношении вопросов, которые не рассматриваются в Нью-йоркской конвенции, вызвало появление не согласующихся между собой решений в связи с многочисленными процессуальными требованиями, которые регулируют признание и приведение в исполнение решений согласно Конвенции, в том числе по таким вопросам, как требования, применяемые к ходатайствам о приведении в исполнение, устранение дефектов в ходатайствах, срок для подачи ходатайства о признании и приведении в исполнение арбитражного решения, а также процедуры и компетентные суды для обжалования решения о приведении в исполнение или отказе в приведении в исполнение арбитражного решения согласно Конвенции. Комиссия выразила согласие с тем, что следует принять меры по устранению или ограничению последствий правовой несогласованности в этой области. Комиссия пришла к общему мнению о том, что итогом этого проекта должна стать разработка руководства по принятию Нью-йоркской конвенции с целью содействия единообразному толкованию и применению Конвенции, что позволит избежать неопределенности, возникающей в результате ее неточного или частичного осуществления, и ограничить опасность того, что практическая деятельность государств будет расходиться с духом Конвенции. Комиссия просила Секретариат изучить возможность подготовки такого руководства.

356. Комиссия рассмотрела вопрос о том, следует ли Секретариату обеспечить возможности для публичного ознакомления с ответами на вопросник, присланными государствами в контексте этого проекта. Было признано, что такая информация о процессуальных рамках, в которых осуществляется Конвенция, позволит Комиссии изучить дополнительные меры, которые она, возможно, пожелает принять с целью повышения эффективности Конвенции, и будет способствовать повышению уровня осведомленности о ее применении.

⁴⁰ Там же, *шестидесятая сессия, Дополнение № 17 (A/60/17)*, пункты 188-191.

⁴¹ Там же, *шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть I, пункт 207.

Было отмечено, что ответы ряда государств на вопросник были получены в начале осуществления проекта и в некоторых случаях уже устарели. После обсуждения Комиссия просила Секретариат опубликовать на веб-сайте ЮНСИТРАЛ информацию, собранную в ходе осуществления проекта, на том языке, на котором она была получена, и настоятельно призвала государства представить Секретариату точную информацию, с тем чтобы обеспечить актуальность данных, публикуемых на веб-сайте ЮНСИТРАЛ.

357. Комиссия напомнила, что Комиссия по арбитражу Международной торговой палаты создала целевую группу для изучения, по отдельным странам, национальных процессуальных норм, касающихся признания и приведения в исполнение иностранных арбитражных решений⁴². Комиссия выразила признательность Комиссии по арбитражу Международной торговой палаты и поблагодарила Секретариат за поддержание тесного взаимодействия между двумя организациями. Было отмечено, что сотрудничество между Секретариатом и Комиссией по арбитражу Международной торговой палаты будет полезным для определения той информации, которая может потребовать обновления. Учитывая общие элементы, выявленные в работе Комиссии и Международной торговой палаты в области содействия осуществлению Нью-йоркской конвенции, Комиссия высказала пожелание относительно целесообразности изыскания в будущем дополнительных возможностей для осуществления совместных мероприятий. Секретариату было рекомендовано разработать с этой целью новые инициативы.

358. Комиссия была проинформирована о том, что ожидается организация конференций для обсуждения итогов проекта по наблюдению за осуществлением Нью-йоркской конвенции. Эти конференции планируется организовать под эгидой Международной ассоциации адвокатов и Международной торговой палаты. Секретариату было предложено следить за ходом проведения этих мероприятий и постараться принять в них активное участие.

359. Комиссия отметила, что принятая ею на тридцать девятой сессии в 2006 году рекомендация в отношении толкования пункта 2 статьи II и пункта 1 статьи VII Нью-йоркской конвенции⁴³ была распространена среди государств с целью получить от них замечания относительно последствий осуществления этой рекомендации в их правовых системах. Было отмечено, что в целом государства поддержали эту рекомендацию как инструмент содействия единообразному и гибкому толкованию в разных правовых системах содержащегося в пункте 2 статьи II Нью-йоркской конвенции требования относительно письменной формы арбитражных соглашений. Рекомендация рассматривалась как средство поощрения выработки правил, способствующих признанию действительности арбитражных соглашений, и, несмотря на необязательный характер, она была признана особенно важной с точки зрения достижения единообразного толкования Конвенции. По мнению государств, эта рекомендация может оказаться полезной национальным судам для целей более либерального толкования требования о заключении арбитражного соглашения в письменной форме. Как на это указали многочисленные делегации, рекомендация создает предпосылки для приведения арбитражных решений в

⁴² Там же, пункт 207.

⁴³ Там же, *шестьдесят первая сессия, Дополнение № 17 (A/61/17)*, приложение II.

исполнение в максимально возможном числе случаев на основе обращения к пункту 1 статьи VII Нью-йоркской конвенции, который позволяет применять национальные положения, предусматривающие более благоприятные условия для стороны, испрашивающей приведение решения в исполнение. После обсуждения Комиссия приняла решение о том, что любые новые замечания, полученные Секретариатом от государств в отношении рекомендации, будут рассмотрены в рамках проекта по наблюдению за осуществлением Нью-йоркской конвенции.

360. Кроме того, Комиссия пришла к согласию о том, что при условии наличия соответствующих ресурсов деятельность Секретариата в рамках программы технической помощи вполне могла бы включать распространение информации о судебном толковании Нью-йоркской конвенции, что стало бы полезным дополнением других мероприятий в поддержку этой Конвенции.

XII. Техническая помощь в области реформы законодательства

A. Мероприятия в области технического сотрудничества и оказания технической помощи

361. На рассмотрении Комиссии находилась записка Секретариата (A/CN.9/652), содержащая описание мероприятий по техническому сотрудничеству и оказанию технической помощи, которые были проведены со времени представления Комиссии на ее сороковой сессии в 2007 году предыдущей записки по данному вопросу (A/CN.9/627). Комиссия подчеркнула важное значение такого технического сотрудничества и выразила признательность Секретариату за проведенные им мероприятия, о которых говорится в пунктах 7-27 документа A/CN.9/652. Было особо отмечено, что оказание технической помощи по законодательным вопросам, особенно развивающимся странам, является не менее важным направлением деятельности, чем собственно разработка единообразных норм. В связи с этим Секретариату было рекомендовано и далее оказывать такую помощь как можно в более широких масштабах. Было отмечено, что особенно ценным источником технической помощи являются региональные мероприятия.

362. Комиссия отметила, что сохранение способности участвовать в мероприятиях по техническому сотрудничеству и оказанию технической помощи в ответ на конкретные просьбы государств зависит от наличия средств, необходимых для покрытия связанных с этим расходов ЮНСИТРАЛ. Комиссия, в частности, указала, что, несмотря на усилия Секретариата по привлечению новых взносов, количество средств в Целевом фонде ЮНСИТРАЛ для симпозиумов весьма ограничено. В связи с этим просьбы о технической помощи необходимо анализировать самым тщательным образом, а число соответствующих мероприятий следует сократить. Основной упор необходимо делать на региональные мероприятия, охватывающие несколько стран. После 2008 года в просьбах о техническом сотрудничестве и технической помощи, предполагающих расходование средств на покрытие путевых расходов и других связанных с этим затрат, придется отказываться, если в Целевой фонд не поступят

новые средства или если не удастся изыскать другие альтернативные источники финансирования.

363. Комиссия вновь обратилась ко всем государствам, международным организациям и другим заинтересованным учреждениям с призывом рассмотреть вопрос о внесении взносов в Целевой фонд ЮНСИТРАЛ для симпозиумов, по возможности, в виде взносов на многолетней основе или взносов специального назначения, с тем чтобы облегчить планирование и позволить Секретариату удовлетворять возрастающее число просьб развивающихся стран и стран с переходной экономикой о проведении мероприятий по технической помощи и техническому сотрудничеству. Комиссия выразила признательность Мексике и Сингапуру за их взносы в Целевой фонд после сороковой сессии Комиссии, а также организациям, которые содействовали осуществлению этой программы посредством выделения средств или проведения семинаров. Комиссия выразила также признательность Республике Корея и Франции, которые финансировали работу в Секретариате младших сотрудников категории специалистов.

364. Комиссия призвала также соответствующие органы системы Организации Объединенных Наций, организации, учреждения и отдельных лиц вносить добровольные взносы в целевой фонд, созданный для оказания помощи развивающимся странам, являющимся членами Комиссии, в покрытии путевых расходов. Комиссия выразила признательность Австрии за ее взнос в этот целевой фонд для покрытия путевых расходов после сороковой сессии Комиссии.

В. Ресурсы для оказания технической помощи

365. Комиссия с удовлетворением отметила продолжение работы в рамках системы, созданной для сбора и распространения материалов прецедентного права по текстам ЮНСИТРАЛ (ППТЮ). По состоянию на 8 апреля 2008 года было подготовлено для опубликования 726 выпусков подборок материалов прецедентного права из системы ППТЮ, которые охватывали 761 дело, касающиеся в основном Конвенции Организации Объединенных Наций о купле-продаже и Типового закона ЮНСИТРАЛ о международном торговом арбитраже, а в некоторых случаях – Типового закона ЮНСИТРАЛ о трансграничной несостоятельности.

366. Многие члены Комиссии согласились с тем, что система ППТЮ продолжает оставаться важной составной частью общей деятельности по техническому сотрудничеству, осуществляемой ЮНСИТРАЛ, и что широкое распространение ее материалов на всех шести официальных языках Организации Объединенных Наций способствует единообразному толкованию и применению текстов ЮНСИТРАЛ. Комиссия выразила свою признательность национальным корреспондентам и другим лицам, содействующим работе по развитию системы ППТЮ. Секретариату было рекомендовано выступить с инициативами по расширению сети участников системы ППТЮ и активизации ее работы.

367. Комиссия отметила, что в настоящее время осуществляется публикация краткого сборника прецедентного права по Конвенции Организации

Объединенных Наций о купле-продаже и что для содействия распространению информации о системе ППТЮ было начато издание ежеквартального бюллетеня ППТЮ и подготовлена информационная брошюра об этой системе.

368. Комиссия отметила также усовершенствование веб-сайта ЮНСИТРАЛ (www.uncitral.org), подчеркнув его важное значение в качестве компонента общей программы мероприятий ЮНСИТРАЛ в области распространения информации и технической помощи. Комиссия выразила свою признательность за обеспечение функционирования этого веб-сайта на шести официальных языках Организации Объединенных Наций и призвала Секретариат и далее поддерживать работу веб-сайта и обновлять его в соответствии с имеющимися руководящими принципами. Было с особым удовлетворением отмечено, что со времени сороковой сессии Комиссии было зарегистрировано более миллиона посещений этого веб-сайта.

369. Комиссия с удовлетворением приняла к сведению информацию о работе Юридической библиотеки и публикациях ЮНСИТРАЛ, в том числе записку Секретариата, содержащую библиографию последних публикаций, касающихся деятельности ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/650).

XIII. Статус и содействие принятию правовых текстов ЮНСИТРАЛ

370. На основе записки Секретариата (A/CN.9/651) и обновленной информации, размещенной на веб-сайте ЮНСИТРАЛ, Комиссия рассмотрела статус конвенций и типовых законов, являющихся результатом ее работы, а также статус Нью-йоркской конвенции. Относительно разработанных ею типовых законов и руководств для законодательных органов Комиссия отметила, что они значительно шире используются в нормотворческой деятельности государств и межправительственных организаций и оказывают на нее более существенное влияние, чем это можно предположить на основании ограниченных сведений, имеющихся у Секретариата и отраженных в подготовленной им записке. Комиссия с удовлетворением приняла к сведению информацию о новых законодательных актах, принятых в различных правовых системах после ее сороковой сессии в отношении следующих документов:

а) Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбург)⁴⁴: новые акты Доминиканской Республики (2007 год) и Казахстана (2008 год); 34 государства-участника;

б) Конвенция Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах (2005 год)⁴⁵: подписи Гондураса, Ирана (Исламской Республики), Колумбии, Панамы, Республики Корея, Саудовской Аравии, Филиппин и Черногории;

⁴⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1695, No. 29215.

⁴⁵ Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.07.V.2.

с) Типовой закон ЮНСИТРАЛ о международном торговом арбитраже (1985 год)⁴⁶: законодательство на основе Типового закона приняли Армения (2006 год) и Словения (2008 год);

d) Типовой закон ЮНСИТРАЛ о закупках товаров (работ) и услуг (1994 год)⁴⁷: законодательство на основе Типового закона приняла Нигерия (2007 год);

е) Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле (1996 год)⁴⁸: законодательство на основе Типового закона приняла канадская территория Нунавут (2004 год);

f) Типовой закон ЮНСИТРАЛ о трансграничной несостоятельности (1997 год)⁴⁹: законодательство на основе Типового закона приняли Австралия (2008 год) и Республика Корея (2006 год);

g) Типовой закон ЮНСИТРАЛ о международной коммерческой согласительной процедуре (2002 год)⁵⁰: законодательство на основе Типового закона приняла Словения (2008 год).

371. Комиссия с удовлетворением приняла к сведению информацию о том, что Япония приняла законодательство, позволяющее ей присоединиться к Конвенции Организации Объединенных Наций о купле-продаже, и что документ о присоединении будет сдан на хранение Генеральному секретарю в установленном порядке.

372. Комиссия была проинформирована о том, что в контексте посвященного международным договорам мероприятия⁵¹, проведение которого запланировано на 23-25, 29 и 30 сентября 2008 года, особое внимание будет уделено Конвенции Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах. Государствам было предложено рассмотреть вопрос об их участии в данном мероприятии путем принятия соответствующих мер, связанных с этой Конвенцией. Было сделано напоминание о том, что эта Конвенция была закрыта для подписания 16 января 2008 года.

⁴⁶ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сороковая сессия, Дополнение № 17 (A/40/17), приложение I.*

⁴⁷ Там же, *сорок девятая сессия, Дополнение № 17 и исправление (A/49/17 и Corr.1), приложение I.*

⁴⁸ Там же, *пятьдесят первая сессия, Дополнение № 17 (A/51/17), приложение I; см. также Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле с Руководством по принятию 1996 года и дополнительной статьей 5 бис, принятой в 1998 году (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.99.V.4).*

⁴⁹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/52/17), приложение I.*

⁵⁰ Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.05.V.4.

⁵¹ Мероприятия, посвященные международным договорам, организуются ежегодно с целью содействия реализации принципа верховенства права в международном масштабе путем расширения участия в многосторонних договорах, депозитарием которых является Генеральный секретарь. Обычно они проводятся в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в ходе общих прений в Генеральной Ассамблее.

XIV. Методы работы ЮНСИТРАЛ

373. В ходе первой части своей сороковой сессии (Вена, 25 июня – 12 июля 2007 года) Комиссия ознакомилась с замечаниями и предложениями Франции о методах работы Комиссии (A/CN.9/635) и провела предварительный обмен мнениями по этому документу. На этой сессии было принято решение включить вопрос о методах работы в качестве отдельного пункта в повестку дня возобновленной сороковой сессии Комиссии (Вена, 10-14 декабря 2007 года). Для содействия неофициальным консультациям между всеми заинтересованными государствами Комиссия просила Секретариат подготовить подборку правил процедуры и практики, установленных самой ЮНСИТРАЛ или Генеральной Ассамблеей в ее резолюциях, касающихся работы Комиссии. К Секретариату была также обращена просьба принять, если это позволят ресурсы, необходимые меры для организации совещания представителей всех заинтересованных государств в день, предшествующий открытию возобновленной сороковой сессии, а также, если будет возможно, в ходе возобновленной сессии⁵².

374. На своей возобновленной сороковой сессии Комиссия рассмотрела вопрос о методах своей работы на основе замечаний и предложений Франции (A/CN.9/635), замечаний Соединенных Штатов (A/CN.9/639), а также подготовленной по ее просьбе записки Секретариата о правилах процедуры и методах работы Комиссии (A/CN.9/638 и Add.1-6). Комиссия была проинформирована о том, что 7 декабря 2007 года между представителями всех заинтересованных государств были проведены неофициальные консультации по правилам процедуры и методам работы Комиссии. В ходе этой сессии Комиссия пришла к согласию о том, что любой будущий обзор должен основываться на предыдущих обсуждениях этой темы в Комиссии, замечаниях Франции и Соединенных Штатов (A/CN.9/635 и A/CN.9/639), и записке Секретариата (A/CN.9/638 и Add.1-6), которая, как было сочтено, содержит особенно важный исторический обзор вопросов создания и эволюции правил процедуры и методов работы ЮНСИТРАЛ. Комиссия также решила поручить Секретариату подготовку рабочего документа, описывающего нынешнюю практику Комиссии в деле применения правил процедуры и методов работы, в частности в том, что касается принятия решений и участия негосударственных субъектов в работе ЮНСИТРАЛ, на основании дальнейшей углубленной проработки соответствующей информации из ранее подготовленной записки (A/CN.9/638 и Add.1-6). Этот рабочий документ послужит основой для будущих официальных и неофициальных обсуждений этого вопроса в Комиссии. При этом понималось, что, где это уместно, Секретариату следует привести свои соображения относительно правил процедуры и методов работы для рассмотрения Комиссией. Кроме того, Комиссия решила, что Секретариату следует распространить этот рабочий документ среди всех государств для представления замечаний и подготовить подборку любых замечаний, которые могут быть получены, при том что могут быть проведены неофициальные консультации всех заинтересованных государств, если это возможно, до сорок первой сессии Комиссии и что этот

⁵² *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17), часть I, пункты 234-241.*

рабочий документ, если позволит время, может быть обсужден уже на сорок первой сессии Комиссии⁵³.

375. На ее нынешней сессии Комиссии была представлена записка Секретариата, в которой описываются нынешняя практика Комиссии в том, что касается принятия решений, статуса наблюдателей в ЮНСИТРАЛ и подготовительной работы Секретариата, а также приводятся замечания Секретариата относительно методов работы (A/CN.9/653). Эта записка была распространена в целях представления замечаний. На рассмотрение Комиссии была также представлена записка Секретариата, содержащая подборку замечаний, полученных до начала нынешней сессии (A/CN.9/660 и Add.1-4).

376. Комиссия выразила особое удовлетворение в связи с получением документа A/CN.9/653 и пришла к общему согласию о том, что этот документ представляет собой хорошую основу для разработки текста, который носил бы более нормативный характер. Комиссия провела предварительный обмен мнениями по трем основным вопросам, обсужденным в этом документе, а именно по проблемам принятия решений, роли наблюдателей и подготовительной работы Секретариата, а также по вопросу о целесообразности учреждения рабочей группы по методам работы.

377. Что касается принятия решений, то было выражено общее согласие с тем, что консенсус должен оставаться предпочтительным методом работы. Относительно точного значения термина "консенсус" Комиссия приняла к сведению высказанное на ее сороковой сессии мнение о том, что ей следует избегать вторгаться в такие области, как возможное определение понятия "консенсус", поскольку ее решения могут создать последствия для других органов Генеральной Ассамблеи⁵⁴. На нынешней сессии широкая поддержка была выражена предложению о том, что Комиссии не следует предпринимать усилий в целях согласования определения термина "консенсус". В то же время была выражена поддержка разъяснению порядка, в котором принцип консенсуса применяется на практике. Поддержка была также выражена и ясному заявлению о том, что Комиссия в полной мере признает, что участие в голосовании является правом государств-членов, установленным Уставом Организации Объединенных Наций. По этим двум аспектам Комиссия согласилась с содержанием разъяснений, представленных в пунктах 9-11 и 13-18 записки Секретариата (A/CN.9/653).

378. Что касается роли наблюдателей, то Комиссия пришла к общему мнению о том, что используемый ею подход должен по-прежнему основываться на соображениях гибкости и всеобщего охвата. Широкая открытость Комиссии и ее вспомогательных органов для наблюдателей от государств и негосударственных субъектов повсеместно признана в качестве ключевого элемента поддержания высокого качества и практической актуальности работы Комиссии. Участие наблюдателей в обсуждениях Комиссии (в том числе через их избрание в состав членов бюро Комиссии или рабочих групп в личном качестве, когда это уместно) и предоставленная им возможность распространять документы (с учетом полномочий председательствующего, как об этом говорится в пункте 47 записки Секретариата) получили общую поддержку. Что касается процесса принятия

⁵³ Там же, *шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть II, пункты 101-107.

⁵⁴ Там же, пункт 104.

решений, то, согласно широко распространенному мнению, участие в голосовании должно быть открытым только для государств – членов Комиссии. Комиссия отметила, что в случаях, когда вопрос об официальном голосовании не ставится, в соответствии с нынешней практикой государства, не являющиеся членами Комиссии, обычно участвуют в формировании консенсуса, хотя некоторые делегации придерживались точки зрения, что для цели определения консенсуса следует учитывать только позиции государств, являющихся членами Комиссии. Нынешняя практика, которая, согласно общему мнению, приводила в прошлом к хорошим результатам, была сочтена отвечающей преследуемой Комиссией цели выработки универсально приемлемых стандартов. В то же время было отмечено, что в связи с этой практикой может возникнуть ряд теоретических проблем и что этот вопрос потребует, возможно, обсудить на одной из будущих сессий. Что касается возможного проведения разграничения между различными категориями неправительственных субъектов в зависимости от их рабочих отношений с Комиссией, то Комиссия приветствовала предложения, содержащиеся в пунктах 29-36 записки Секретариата, и приняла решение о том, что эти вопросы следует рассмотреть более подробно на одном из последующих этапов. Было также выражено согласие с тем, что негосударственные субъекты не должны принимать участия в принятии решений.

379. Что касается методов работы Секретариата, то Комиссия выразила общее удовлетворение содержанием пунктов 53-61 записки Секретариата (A/CN.9/653). В качестве желательной цели было признано обеспечение прозрачности. Было выражено общее согласие с особой важностью сохранения Секретариатом возможностей для проявления гибкости, необходимой для эффективной организации его работы, в том числе через обращение к услугам внешних экспертов. Широкую поддержку получило мнение о необходимости предпринимать, в рамках имеющихся ресурсов, усилия по расширению доступа к рабочим проектам и другим используемым Секретариатом подготовительным материалам на двух рабочих и, возможно, других официальных языках. В этом же ключе было указано, что следует предпринимать все возможные усилия по обеспечению созываемых Секретариатом совещаний групп экспертов синхронным переводом.

380. Что касается вопроса о дальнейшей работе, то было внесено предложение об учреждении рабочей группы. Вместо этого была выражена поддержка проведению неофициальных консультаций. Было достигнуто согласие о том, что совещание такой неофициальной группы будет проведено в контексте следующей сессии Комиссии.

381. После обсуждения Комиссия просила Секретариат подготовить, на основе записки Секретариата (A/CN.9/653), первый проект справочного документа для использования председательствующими, делегатами и наблюдателями, а также самим Секретариатом. Было выражено понимание, что этот справочный документ должен носить несколько более нормативный характер, чем документ A/CN.9/653. Хотя для описания будущего справочного документа наиболее часто использовался термин "руководящие положения", никакого решения относительно окончательной формы принято не было. К Секретариату была обращена просьба распространить проект справочного документа среди государств и заинтересованных международных организаций для представления

замечаний и подготовить подборку этих замечаний для рассмотрения Комиссией на ее сорок второй сессии. Без ущерба для проведения консультаций в иных формах Комиссия постановила, что для обсуждения проекта справочного документа в начале ее сорок второй сессии следует зарезервировать два дня для организации неофициальных заседаний, обеспеченных устным переводом на шесть официальных языков Организации Объединенных Наций. (Информацию о решении относительно сроков проведения сорок второй сессии Комиссии см. пункт 395 ниже.)

XV. Координация и сотрудничество

382. Комиссии была представлена записка Секретариата (A/CN.9/657 и Add.1 и Add.2), в которой содержался краткий обзор деятельности международных организаций в области согласования права международной торговли с уделением особого внимания законодательной работе по материально-правовым вопросам. Комиссия выразила признательность Секретариату за подготовку этого документа, признав его важное значение для координации деятельности международных организаций в области права международной торговли, и приветствовала объявление о переходе от публикации обзора на ежегодной основе к планируемой в будущем публикации более частых выпусков такого обзора по мере возникновения в течение года новых вопросов.

383. Было вновь обращено внимание на тот факт, что Комиссия на своей тридцать седьмой сессии в 2004 году согласилась с тем, что ей следует занять более активную позицию в осуществлении через свой секретариат координирующей роли⁵⁵. Сославшись на поддержку усилий и инициатив ЮНСИТРАЛ по координации деятельности международных организаций в области права международной торговли, которая была в последний раз выражена Генеральной Ассамблеей в пункте 4 ее резолюции 62/64 от 6 декабря 2007 года, Комиссия с удовлетворением отметила, что Секретариат принимает меры для участия в диалоге по вопросам как законодательной деятельности, так и технической помощи с рядом таких организаций, как Гагская конференция по международному частному праву, Организация экономического сотрудничества и развития, Организация американских государств, Международный институт по унификации частного права (УНИДРУА), Всемирный банк и Всемирная торговая организация. Комиссия отметила, что эта деятельность часто связана с посещением совещаний этих организаций и расходованием средств, выделенных на официальные поездки. Комиссия вновь подчеркнула важное значение работы по координации, проводимой ЮНСИТРАЛ в качестве центрального юридического органа в системе Организации Объединенных Наций в области права международной торговли, и высказалась в поддержку использования средств на оплату путевых расходов для этой цели.

384. В качестве примера текущих усилий в области координации Комиссия была проинформирована о проведенных в сентябре 2007 года в Риме и в мае 2008 года в Нью-Йорке координационных совещаниях, в которых приняли участие секретариаты Гагской конференции по международному частному праву, УНИДРУА и ЮНСИТРАЛ. В качестве основных тем на этих совещаниях

⁵⁵ Там же, *пятьдесят девятая сессия, Дополнение № 17 (A/59/17)*, пункты 113-115.

обсуждались взаимосвязь между текстами по обеспечительным интересам, подготовленными, соответственно, Гаагской конференцией по международному частному праву, УНИДРУА и ЮНСИТРАЛ, и возможные способы принятия этих текстов государствами для установления современного всеобъемлющего и последовательного законодательного режима обеспеченных сделок. В частности, Комиссия была проинформирована о том, что разработчики политики в государствах могут, как это было признано, столкнуться с проблемой взаимной увязки различных документов, принятых тремя организациями в области обеспечительных интересов, выявления тех из них, которые в наибольшей степени отвечают программным целям конкретного государства, и установления того, не будет ли осуществление одного документа препятствовать осуществлению другого. Комиссия была проинформирована о том, что в связи с этим указанные три организации в настоящее время готовят документ, призванный оказать помощь разработчикам политики посредством краткого обзора круга охватываемых вопросов и сферы применения этих документов, демонстрации их совместного функционирования и формулирования сопоставительного толкования охвата и основных тем каждого документа. Было предложено опубликовать этот документ в качестве одной из будущих частей текущего обзора деятельности международных организаций в области согласования права международной торговли. Эти меры получили решительную поддержку в Комиссии.

XVI. Роль ЮНСИТРАЛ в поощрении верховенства права на национальном и международном уровнях

385. Комиссия сослалась на резолюции Генеральной Ассамблеи 61/39 от 4 декабря 2006 года и 62/70 от 8 января 2008 года, посвященные вопросу о верховенстве права на национальном и международном уровнях. Комиссия была проинформирована о том, что во исполнение резолюции 62/70 Генеральной Ассамблеи на ее шестьдесят третьей сессии будет представлен перечень мероприятий, направленных на укрепление верховенства права на национальном и международном уровнях, а также перечень мероприятий по укреплению верховенства права на национальном и международном уровнях, осуществляемых другими органами и подразделениями системы Организации Объединенных Наций⁵⁶. Кроме того, Комиссия отметила, что Ассамблея просила Генерального секретаря представить на ее шестьдесят третьей сессии доклад с указанием путей и средств укрепления и координации мероприятий, указанных в перечне, с уделением особого внимания эффективности помощи, которая может понадобиться государствам в области укрепления потенциала для обеспечения верховенства права на национальном и международном уровнях⁵⁷. Комиссия также с удовлетворением приняла к сведению поступившее к ней (а также к Международному Суду и Комиссии международного права) предложение Ассамблеи представить в своих соответствующих докладах Генеральной Ассамблеи комментарии относительно их нынешней роли в

⁵⁶ Резолюция 62/70, пункт 1.

⁵⁷ Там же, пункт 2.

поощрении верховенства права⁵⁸. (Информацию о дальнейшем рассмотрении резолюций Генеральной Ассамблеи, см. ниже пункты 388 и 389.)

386. Комиссия приветствовала и всецело поддержала инициативу Генеральной Ассамблеи по укреплению верховенства права. Комиссия выразила убежденность в том, что внедрение и эффективное применение современных стандартов частного права в области международной торговли на основе, приемлемой для государств с различными правовыми, социальными и экономическими системами, имеет огромное значение для содействия благому правлению, устойчивому экономическому развитию, искоренению нищеты и голода. Таким образом, работа Комиссии жизненно необходима для содействия благосостоянию всех народов и мирному сосуществованию и сотрудничеству между государствами. В связи с этим Комиссия выразила убежденность в том, что мероприятия по укреплению принципа верховенства права в коммерческой сфере должны стать неотъемлемой частью более широкой программы действий Ассамблеи и Генерального секретаря по укреплению верховенства права на национальном и международном уровнях, осуществлением которой занимается, в частности, Координационно-консультативная группа по вопросам верховенства права при поддержке подразделения по вопросам верховенства права Канцелярии Генерального секретаря. Комиссия заявила о своей готовности присоединиться к деятельности Организации в данной области, проводимой на все более широкой и согласованной основе, и отметила, что она видит свою основную роль в оказании содействия государствам, желающим укрепить принцип верховенства права в сфере международной и внутренней торговли и инвестиций.

XVII. Учебное международное торговое арбитражное разбирательство памяти Виллема К. Виса

387. Было отмечено, что Ассоциация по организации и содействию проведению учебных международных торговых арбитражных разбирательств памяти Виллема К. Виса провела пятнадцатое учебное разбирательство в Вене 14-20 марта 2008 года. Как и в предыдущие годы, Комиссия выступила в качестве одного из спонсоров этого мероприятия. Было отмечено, что правовые вопросы, которые рассматривались группами студентов, участвовавших в пятнадцатом учебном разбирательстве, основывались на Конвенции Организации Объединенных Наций о купле-продаже⁵⁹, Международном арбитражном регламенте судебного арбитража и услуг посредников (САУП)⁶⁰, Типовом законе об арбитраже⁶¹ и Нью-йоркской конвенции⁶². В пятнадцатом учебном разбирательстве приняли участие в общей сложности 203 группы, представляющие юридические факультеты из 52 стран. Лучшей в конкурсе устных прений стала команда Мадридского университета им. Карлоса III.

⁵⁸ Там же, пункт 3.

⁵⁹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1489, No. 25567.

⁶⁰ С этими материалами можно ознакомиться на веб-сайте САУП (<http://www.jamsadr.com>).

⁶¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сороковая сессия, Дополнение № 17* (A/40/17), приложение I.

⁶² United Nations, *Treaty Series*, vol. 330, No. 4739.

Шестнадцатое учебное международное торговое арбитражное разбирательство памяти Виллема К. Виса состоится в Вене 2-9 апреля 2009 года.

XVIII. Резолюции Генеральной Ассамблеи, имеющие отношение к работе Комиссии

388. Комиссия с признательностью приняла к сведению резолюцию 62/64 Генеральной Ассамблеи от 8 января 2008 года о докладе Комиссии о работе ее сороковой сессии. Комиссия, в частности, отметила признательность, выраженную ей Ассамблеей за работу по подготовке Руководства ЮНСИТРАЛ для законодательных органов по обеспеченным сделкам, за прогресс, достигнутый в работе над текущими проектами Комиссии, за обсуждение ею своих методов работы, а также за проведение конгресса "Современное правовое регулирование для глобальной торговли" в Вене 9-12 июля 2007 года. Комиссия также с признательностью приняла к сведению резолюцию 62/65 Генеральной Ассамблеи от 8 января 2008 года о пятидесятой годовщине Нью-Йоркской конвенции и приветствовала сделанный акцент на необходимости содействовать более широкому участию в Конвенции и углубленному пониманию ее положений, а также их унифицированному толкованию и эффективному осуществлению.

389. Комиссия была проинформирована об относящихся к рассматриваемым вопросам заявлениях, сделанных заместителем Председателя сороковой сессии Комиссии Катрин Сабо при представлении ежегодного доклада Комиссии Шестому комитету Генеральной Ассамблеи 22 октября 2007 года, а также при завершении рассмотрения этого пункта повестки дня Комитетом 23 октября 2007 года. В своем вступительном заявлении заместитель Председателя приветствовала всестороннее и последовательное рассмотрение Ассамблеей путей и средств содействия укреплению принципа верховенства права на национальном и международном уровнях. Она отметила, что в настоящее время в рамках системы Организации Объединенных Наций в этой связи применяются несогласованные и разрозненные подходы. Она указала, что эти подходы, в центр внимания которых ставятся вопросы уголовной юстиции, правосудия в переходный период и реформы судебной системы, часто не учитывают экономической составляющей концепции верховенства права, в том числе необходимости реформирования коммерческого права в качестве важнейшей основы долгосрочной стабильности, развития, наделения правами и благого правления. Она далее заявила, что, как это показал опыт Организации Объединенных Наций во многих областях ее деятельности, для достижения устойчивых результатов подходы в деле установления и укрепления верховенства права должны быть всеобъемлющими и последовательными. (Информацию об обсуждении роли Комиссии в поощрении верховенства права на национальном и международном уровнях, см. пункты 385 и 386 выше.)

XIX. Прочие вопросы

A. Программа стажировок

390. Было сделано устное сообщение о программе стажировок в секретариате ЮНСИТРАЛ. Хотя в целом эта программа, которая призвана предоставить молодым юристам возможность ознакомиться с деятельностью ЮНСИТРАЛ и расширить свои знания в конкретных областях права международной торговли, получила высокую оценку, было отмечено, что лишь небольшая доля стажеров приходится на граждан развивающихся стран. Было предложено рассмотреть вопрос об изыскании финансовых средств для содействия более широкому участию молодых юристов из развивающихся стран. Это предложение получило поддержку.

B. Предлагаемые стратегические рамки на период 2010-2011 годов

391. Комиссии был представлен документ, озаглавленный "Предлагаемые стратегические рамки на период 2010-2011 годов" (A/63/6 (Prog. 6)), и было предложено рассмотреть предлагаемый двухгодичный план по направлению деятельности "прогрессивное согласование, модернизация и унификация права международной торговли" (подпрограмма 5 Управления по правовым вопросам). Комиссия отметила, что предлагаемый план был рассмотрен Комитетом по программе и координации на его сорок восьмой сессии и будет препровожден Генеральной Ассамблее на ее шестьдесят третьей сессии. Хотя Комиссия с удовлетворением отметила, что цели, ожидаемые достижения Секретариата и общая стратегия подпрограммы 5, как они отражены в этом документе, соответствуют общей политике Комиссии, была выражена серьезная обеспокоенность тем, что ресурсы, выделенные Секретариату в рамках подпрограммы 5, недостаточны для удовлетворения, в частности, возросшего острого спроса на техническую помощь со стороны развивающихся стран и стран с переходной экономикой в связи с испытываемой им срочной необходимостью в проведении реформы законодательства в области коммерческого права. Комиссия настоятельно призвала Генерального секретаря принять меры для оперативного выделения сравнительно небольшой суммы дополнительных ресурсов, необходимой для удовлетворения спроса на помощь, столь необходимую для развития. Информацию об обсуждении роли Комиссии в поощрении верховенства права на национальном и международном уровнях см. пункты 385 и 386 выше.)

C. Оценка роли Секретариата в содействии работе Комиссии

392. Как это было сообщено Комиссии на ее сороковой сессии⁶³, в предлагаемом бюджете по программам на двухгодичный период 2008-2009 годов в графе "Ожидаемые достижения Секретариата" упоминается его вклад в

⁶³ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17), часть I, пункт 243.*

содействие работе ЮНСИТРАЛ. В качестве показателя оценки этого ожидаемого достижения названа удовлетворенность ЮНСИТРАЛ предоставляемыми услугами, оцениваемая по пятибалльной шкале (5 – наивысшая оценка)⁶⁴. Комиссия приняла решение информировать Секретариат о своей оценке. Внимание Комиссии было обращено на тот факт, что аналогичный вопрос об удовлетворенности ЮНСИТРАЛ услугами, предоставляемыми Секретариатом, был задан в конце сороковой сессии Комиссии. Средняя оценка на основании ответов двадцати делегаций составила 4,3 балла.

D. Выход в отставку Секретаря Комиссии

393. Комиссия отметила, что ее Секретарь Ерней Секолец выходит в отставку 31 июля 2008 года. Г-н Секолец является сотрудником Секретариата с 1982 года и Секретарем Комиссии с 2001 года. Было широко признано, что период, в течение которого г-н Секолец являлся Секретарем Комиссии, был наиболее продуктивным и что секретариат Комиссии под руководством г-на Секольца внес большой вклад в ее работу, несмотря на ограниченность ресурсов, имевшихся в распоряжении секретариата. Комиссия выразила свою признательность г-ну Секолецу за его выдающийся вклад в процесс унификации и согласования права международной торговли в целом и в работу ЮНСИТРАЛ в частности.

394. На своем 885-м заседании 30 июня 2008 года Комиссия приняла следующее заявление:

"Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли,

узнав о том, что г-н Ерней Секолец, Секретарь Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и Директор Отдела по праву международной торговли Управления по правовым вопросам, достигнув пенсионного возраста, покидает Секретариат Организации Объединенных Наций 31 июля 2008 года,

выражает свою глубокую признательность за его более чем двадцатипятилетнюю образцовую службу в Организации Объединенных Наций,

приветствует его крупный вклад в достижение целей ЮНСИТРАЛ, которую Генеральная Ассамблея назвала "центральным правовым органом в рамках системы Организации Объединенных Наций в области права международной торговли, [уполномоченным] координировать правовую деятельность в этой области, с тем чтобы избежать дублирования усилий и содействовать эффективности, последовательности и взаимосвязанности в деле унификации и согласования права международной торговли". Он оказывал работе Комиссии энергичную поддержку и заложил прочную основу для осуществляемых нами проектов и будущих начинаний. Он

⁶⁴ Предлагаемый бюджет по программам на двухгодичный период 2008-2009 годов, часть III "Международное правосудие и право", раздел 8 "Правовые вопросы" (программа 6 двухгодичного плана по программам и приоритеты на период 2008-2009 годов), подпрограмма 5 "Прогрессивное согласование, модернизация и унификация права международной торговли" (A/62/6 (Sect. 8)), таблица 8.19 (d)).

вдохновлял и возглавлял секретариат Комиссии, работа которого отличалась высокой производительностью. Этой и другой своей деятельностью он способствовал укреплению усилий, направленных на достижение всеобщего мира,

отмечает, что он обладает мужеством высказывать свое мнение, а также умением прислушиваться к мнению других. Плодотворной работе Комиссии в значительной степени способствовала его способность стремиться к звездам и при этом твердо стоять на земле. Он был добрым другом и хорошим товарищем,

просит включить это заявление с выражением глубокой признательности Комиссии в ее доклад Генеральной Ассамблее, тем самым увековечив его в истории Организации Объединенных Наций.

XX. Сроки и место проведения будущих совещаний

A. Сорок вторая сессия Комиссии

395. Комиссия утвердила проведение своей сорок второй сессии в Вене с 29 июня по 17 июля 2009 года. Было отмечено, что сроки проведения этой сессии могут быть изменены, если сокращение продолжительности сессии окажется целесообразным с учетом результатов работы Рабочей группы II (Арбитраж и согласительная процедура) и Рабочей группы V (Законодательство о несостоятельности).

B. Сессии рабочих групп до проведения сорок второй сессии Комиссии

396. На своей тридцать шестой сессии в 2003 году Комиссия согласилась с тем, что: а) рабочие группы должны, как правило, проводить две однонедельные сессии в год; б) дополнительное время, если таковое требуется, может быть предоставлено из неиспользованного времени другой рабочей группы при условии, что такой порядок не приведет к увеличению общего 12-недельного объема конференционного обслуживания в год, который в настоящее время выделяется для сессий всех шести рабочих групп Комиссии; и с) если любой запрос какой-либо рабочей группой дополнительного времени приведет к превышению выделенного объема в 12 недель, то он должен рассматриваться Комиссией, причем эта рабочая группа должна привести соответствующее обоснование причин, по которым требуется изменить систему проведения совещаний⁶⁵.

397. Комиссия утвердила следующий график совещаний своих рабочих групп:

а) Рабочая группа I (Закупки) проведет свою четырнадцатую сессию в Вене с 8 по 12 сентября 2008 года и свою пятнадцатую сессию в Нью-Йорке со 2 по 6 февраля 2009 года;

⁶⁵ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/58/17), пункт 275.*

b) Рабочая группа II (Арбитраж и согласительная процедура) проведет свою сорок девятую сессию в Вене с 15 по 19 сентября 2008 года и свою пятидесятую сессию в Нью-Йорке с 9 по 13 февраля 2009 года;

c) Рабочей группе IV (Электронная торговля) будет разрешено провести ее сорок пятую сессию в Нью-Йорке с 26 по 29 мая 2009 года, если это потребуется с учетом результатов работы, проделанной в сотрудничестве с Всемирной таможенной организацией (см. пункт 338 выше); (продолжительность сессии в четыре дня запланирована с учетом того, что 25 мая будет являться в Нью-Йорке официальным выходным днем);

d) Рабочая группа V (Законодательство о несостоятельности) проведет свою тридцать пятую сессию в Вене с 17 по 21 ноября 2008 года и свою тридцать шестую сессию в Нью-Йорке с 18 по 22 мая 2009 года;

e) Рабочая группа VI (Обеспечительные интересы) проведет свою четырнадцатую сессию в Вене с 20 по 24 октября 2008 года и свою пятнадцатую сессию в Нью-Йорке с 27 апреля по 1 мая 2009 года.

C. Сессии рабочих групп в 2009 году после сорок второй сессии Комиссии

398. Комиссия отметила, что достигнуты предварительные договоренности в отношении проведения совещаний рабочих групп в 2009 году после завершения ее сорок второй сессии (эти договоренности подлежат утверждению Комиссией на ее сорок второй сессии):

a) Рабочая группа I (Закупки) проведет свою шестнадцатую сессию в Вене с 7 по 11 сентября 2009 года;

b) Рабочая группа II (Арбитраж и согласительная процедура) проведет свою пятьдесят первую сессию в Вене с 14 по 18 сентября 2009 года;

c) Рабочая группа IV (Электронная торговля) проведет свою сорок шестую сессию в Вене с 28 сентября по 2 октября 2009 года;

d) Рабочая группа V (Законодательство о несостоятельности) проведет свою тридцать седьмую сессию в Вене с 5 по 9 октября 2009 года;

e) Рабочая группа VI (Обеспечительные интересы) проведет свою шестнадцатую сессию в Вене с 7 по 11 декабря 2009 года.

Приложение I

Проект конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов

Государства – участники настоящей Конвенции,

вновь подтверждая свою убежденность в том, что международная торговля на основе равенства и взаимной выгоды является важным элементом в деле содействия развитию дружественных отношений между государствами;

будучи убеждены в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, уменьшая или устраняя правовые барьеры в международной торговле, в значительной степени содействуют всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов, а также благосостоянию всех народов;

признавая значительный вклад Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, и протоколов к ней, а также Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, подписанной в Гамбурге 31 марта 1978 года, в согласование права, регулирующего морскую перевозку груза;

учитывая технологические и коммерческие изменения, которые произошли со времени принятия этих конвенций, и необходимость их консолидации и модернизации;

отмечая, что грузоотправители и перевозчики не могут воспользоваться преимуществами имеющего обязательную силу всеобщего режима, который поддерживал бы выполнение договоров морской перевозки с использованием других видов транспорта;

полагая, что принятие единообразных правил, регулирующих международные договоры полностью или частично морской перевозки, будет способствовать правовой определенности, повысит эффективность международной перевозки грузов и будет содействовать появлению новых возможностей доступа для ранее удаленных сторон и рынков и, таким образом, сыграет важнейшую роль в содействии торговле и экономическому развитию как на национальном, так и международном уровне,

согласились о нижеследующем:

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

Для целей настоящей Конвенции:

1. "Договор перевозки" означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Такой договор

предусматривает морскую перевозку и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке.

2. "Договор об организации перевозок" означает договор перевозки, который предусматривает перевозку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока. Такое указание количества груза может включать минимальное количество, максимальное количество или определенный диапазон.

3. "Линейная перевозка" означает транспортные услуги, которые предлагаются для всеобщего использования посредством публикации или аналогичным способом и включают перевозку на судах, плавающих по регулярному графику между указанными портами в соответствии с общедоступными расписаниями рейсов.

4. "Нелинейная перевозка" означает любую перевозку, которая не является линейной перевозкой.

5. "Перевозчик" означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем.

6. а) "Исполняющая сторона" означает любое лицо, помимо перевозчика, которое исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки груза, ухода за ним, выгрузки или сдачи груза в той мере, в какой такое лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика либо под надзором или контролем перевозчика.

б) "Исполняющая сторона" не включает любое лицо, которое нанято, прямо или косвенно, грузоотправителем, документарным грузоотправителем, контролирующей стороной или грузополучателем, а не перевозчиком.

7. "Морская исполняющая сторона" означает исполняющую сторону в той мере, в какой она выполняет или обязуется выполнить любые обязательства перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки судна и его убытием из порта разгрузки судна. Сухопутный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он исполняет или обязуется исполнить свои услуги исключительно в районе порта.

8. "Грузоотправитель" означает лицо, которое заключает договор перевозки с перевозчиком.

9. "Документарный грузоотправитель" означает иное, чем грузоотправитель, лицо, которое соглашается быть поименованным "грузоотправителем" в транспортном документе или транспортной электронной записи.

10. "Держатель" означает:

а) лицо, которое владеет оборотным транспортным документом, и
i) если документ представляет собой ордерный документ, определяется в нем в качестве грузоотправителя или грузополучателя или является лицом, в пользу которого документ надлежащим образом индоссирован, или ii) если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, является предъявителем такого документа; или

б) лицо, которому была выдана или передана обратная транспортная электронная запись в соответствии с процедурами, предусмотренными в пункте 1 статьи 9.

11. "Грузополучатель" означает лицо, наделенное правом на получение груза в соответствии с договором перевозки или транспортным документом или транспортной электронной записью.

12. "Право контроля над грузом" означает право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении груза в соответствии с главой 10.

13. "Контролирующая сторона" означает лицо, которое в соответствии со статьей 51 имеет право контроля над грузом.

14. "Транспортный документ" означает документ, который выдан в соответствии с договором перевозки перевозчиком и который:

а) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и

б) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор.

15. "Оборотный транспортный документ" означает транспортный документ, в котором, с помощью таких формулировок, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким документам, в качестве имеющих аналогичные последствия, указано, что груз отправлен приказу грузоотправителя, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является "необоротным" или "не подлежащим передаче".

16. "Необоротный транспортный документ" означает транспортный документ, иной, чем оборотный транспортный документ.

17. "Электронное сообщение" означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных, оптических, цифровых или аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования.

18. "Транспортная электронная запись" означает информацию, содержащуюся в одном или более сообщениях, которые были переданы перевозчиком с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки, включая информацию, логически связанную с транспортной электронной записью в результате включения в качестве приложений или увязки иным образом с транспортной электронной записью одновременно с ее выдачей или после ее выдачи перевозчиком, с тем чтобы сделать ее частью транспортной электронной записи, которая:

а) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и

б) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор.

19. "Оборотная транспортная электронная запись" означает транспортную электронную запись:

а) в которой, с помощью таких формулировок, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким записям, в качестве имеющих аналогичные последствия, указано, что груз отправлен приказу грузоотправителя или приказу грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является "необоротной" или "не подлежащей передаче"; и

б) которая используется в соответствии с требованиями пункта 1 статьи 9.

20. "Необоротная транспортная электронная запись" означает транспортную электронную запись, которая не является оборотной транспортной электронной записью.

21. "Выдача" оборотной транспортной электронной записи означает выдачу такой записи в соответствии с процедурами, которые обеспечивают распространение на эту запись исключительного контроля с момента ее создания до момента утраты ею юридической силы или действительности.

22. "Передача" оборотной транспортной электронной записи означает передачу исключительного контроля над такой записью.

23. "Договорные условия" означают любую информацию, касающуюся договора перевозки или груза (включая положения, указания, подписи и индоссаменты), которая содержится в транспортном документе или в транспортной электронной записи.

24. "Груз" означает имущество, товары и предметы любого рода, которые перевозчик обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки, и включает упаковку и любое оборудование и контейнер, которые не предоставляются перевозчиком или от его имени.

25. "Судно" означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов.

26. "Контейнер" означает любой тип грузовых контейнеров, пригодную для транспортировки цистерну или платформу, съемный каркасный кузов или любую подобную тару, используемую для объединения груза, а также любое вспомогательное приспособление для такой тары.

27. "Транспортное средство" означает автомобильное или железнодорожное грузовое транспортное средство.

28. "Фрахт" означает вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за перевозку груза в соответствии с договором перевозки.

29. "Домициль" означает а) место, в котором какая-либо компания или другое юридическое лицо или ассоциация физических или юридических лиц имеет свое i) уставное место пребывания или место инкорпорации, или место нахождения центральной зарегистрированной конторы, в зависимости от того, что применимо, ii) место пребывания центральной администрации или iii) место ведения основной деятельности, и б) обычное местожительство физического лица.

30. "Компетентный суд" означает суд в Договаривающемся государстве, который в соответствии с правилами о внутреннем распределении компетенции между судами данного государства, может осуществлять компетенцию по спору.

Статья 2. Толкование настоящей Конвенции

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении и проявлению добросовестности в международной торговле.

Статья 3. Требования в отношении формы

Уведомления, подтверждение, согласие, договоренность, заявление и другие сообщения, указанные в пункте 2 статьи 19, пунктах 1-4 статьи 23, подпунктах 1(b), (c) и (d) статьи 36, подпункте 4(b) статьи 40, статье 44, пункте 3 статьи 48, подпункте 1(b) статьи 51, пункте 1 статьи 59, статье 63, статье 66, пункте 2 статьи 67, пункте 4 статьи 75, а также в пунктах 2 и 5 статьи 80 должны составляться в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такое средство используется с согласия лица, которое его направляет, и лица, которому оно направляется.

Статья 4. Применимость возражений и пределов ответственности

1. Любое положение настоящей Конвенции, которое может предусматривать возражения или пределы ответственности перевозчика, применяется в рамках любого судебного или арбитражного разбирательства, независимо от того, основывается ли иск на договоре, деликте или ином правоосновании, которое возбуждено по поводу утраты, повреждения или задержки в сдаче груза, охватываемого договором перевозки, либо нарушения любого другого обязательства по настоящей Конвенции в отношении:

- a) перевозчика или морской исполняющей стороны;
- b) капитана, экипажа или любого другого лица, которое исполняет услуги на борту судна; или
- c) служащих перевозчика или морской исполняющей стороны.

2. Любое положение настоящей Конвенции, которое может предусматривать для грузоотправителя или документарного грузоотправителя возражение, применяется в рамках любого судебного или арбитражного разбирательства, независимо от того, основывается ли иск на договоре, деликте или ином правоосновании, которое возбуждено в отношении грузоотправителя, документарного грузоотправителя или их подрядчиков, агентов или служащих.

ГЛАВА 2. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 5. Общая сфера применения

1. С учетом положений статьи 6 настоящая Конвенция применяется к договорам перевозки, по которым место получения груза и место сдачи груза находятся в разных государствах и порт погрузки для морской перевозки и порт разгрузки для этой же морской перевозки находятся в разных государствах, если согласно договору перевозки любое одно из следующих мест находится в Договариваемом государстве:

- a) место получения груза;
- b) порт погрузки;
- c) место сдачи груза; или
- d) порт разгрузки.

2. Настоящая Конвенция применяется без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон.

Статья 6. Конкретные исключения

1. Настоящая Конвенция не применяется в отношении следующих договоров при линейных перевозках:

- a) чартеры; и
- b) другие договоры на использование судна или любого пространства на нем.

2. Настоящая Конвенция не применяется в отношении договоров перевозки при нелинейных перевозках за исключением случаев, когда:

- a) не существует чартера или другого договора между сторонами на использование судна или любого пространства на нем; и
- b) выданы транспортный документ или транспортная электронная запись.

Статья 7. Применение в отношении определенных сторон

Невзирая на положения статьи 6, настоящая Конвенция применяется в отношениях между перевозчиком и грузополучателем, контролирующей стороной или держателем, которые не являются первоначальной стороной чартера или другого договора перевозки, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции. Однако настоящая Конвенция не применяется в отношениях между первоначальными сторонами договора перевозки, исключенного согласно статье 6.

ГЛАВА 3. ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

Статья 8. Использование и последствия транспортных электронных записей

С учетом требований, установленных в настоящей Конвенции:

а) все, что подлежит включению в транспортный документ в соответствии с настоящей Конвенцией, может быть записано в транспортной электронной записи при условии, что выдача или последующее использование транспортной электронной записи осуществляется с согласия перевозчика и грузоотправителя; и

б) выдача транспортной электронной записи, исключительный контроль над нею или ее передача имеет такие же последствия, как и выдача транспортного документа, владение им или его передача.

Статья 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей

1. Использование оборотной транспортной электронной записи осуществляется в соответствии с процедурами, которые предусматривают:

а) метод выдачи и передачи этой записи предполагаемому держателю;

б) подтверждение в отношении сохранения целостности оборотной транспортной электронной записи;

с) способ, с помощью которого держатель в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем; и

д) способ направления подтверждения того, что сдача груза держателю осуществлена или что в соответствии с пунктом 2 статьи 10 или подпунктами 1(a)(ii) и (с) статьи 47 транспортная электронная запись полностью утратила юридическую силу или действительность.

2. Процедуры, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи, указываются в договорных условиях и предусматривают возможность беспрепятственного удостоверения.

Статья 10. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи

1. Если выдан оборотный транспортный документ и перевозчик и держатель договариваются заменить этот документ оборотной транспортной электронной записью:

а) держатель передает оборотный транспортный документ или все его экземпляры, если было выдано более одного экземпляра, перевозчику;

б) перевозчик выдает держателю оборотную транспортную электронную запись, которая содержит заявление о том, что она заменяет оборотный транспортный документ; и

с) оборотный транспортный документ утрачивает затем юридическую силу или действительность.

2. Если выдана оборотная транспортная электронная запись и перевозчик и держатель договариваются заменить эту транспортную электронную запись оборотным транспортным документом:

а) перевозчик выдает держателю взамен транспортной электронной записи оборотный транспортный документ, который содержит заявление о том, что он заменяет оборотную транспортную электронную запись; и

б) транспортная электронная запись утрачивает затем юридическую силу или действительность.

ГЛАВА 4. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 11. Перевозка и сдача груза

Перевозчик, с учетом положений настоящей Конвенции и в соответствии с условиями договора перевозки, перевозит груз до места назначения и сдает его грузополучателю.

Статья 12. Период ответственности перевозчика

1. Период ответственности перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции начинается с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки и заканчивается в момент сдачи груза.

2. а) Если законодательство или нормативные акты места получения груза требуют, чтобы груз был передан какому-либо органу или другой третьей стороне, у которых перевозчик может его получить, период ответственности перевозчика начинается с момента получения перевозчиком груза от этого органа или другой третьей стороны.

б) Если законодательство или нормативные акты места сдачи груза требуют, чтобы перевозчик передал груз какому-либо органу или другой третьей стороне, у которых грузополучатель может его получить, период ответственности перевозчика заканчивается в момент передачи перевозчиком груза этому органу или другой третьей стороне.

3. Для цели определения периода ответственности перевозчика стороны могут согласовать момент и место получения и сдачи груза, однако положение в договоре перевозки не имеет силы в той мере, в какой оно предусматривает, что:

а) момент получения груза наступает после начала его первоначальной погрузки согласно договору перевозки; или

б) момент сдачи груза наступает до завершения его окончательной выгрузки согласно договору перевозки.

Статья 13. Конкретные обязательства

1. Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определено в статье 12 и с учетом статьи 26, обеспечивает надлежащее и тщательное получение, погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним, а также его выгрузку и сдачу.

2. Невзирая на положения пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для других положений главы 4 и глав 5-7, перевозчик и грузоотправитель могут договориться о том, что погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза должны выполняться грузоотправителем, документарным грузоотправителем или грузополучателем. Такая договоренность указывается в договорных условиях.

Статья 14. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса

Перевозчик обязан до, в начале и в ходе морского рейса проявлять надлежащую осмотрительность в целях:

- a) обеспечения и поддержания мореходного состояния судна;
- b) надлежащего укомплектования экипажа, оснащения и снабжения судна и поддержания такого укомплектования экипажа, оснащения и снабжения судна в течение всего рейса; и
- c) обеспечения и поддержания надлежащего состояния и безопасности трюмов и всех других частей судна, на котором перевозится груз, а также любых контейнеров, предоставленных перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его получения, перевозки и обеспечения сохранности.

Статья 15. Груз, который может стать опасным

Невзирая на положения статей 11 и 13, перевозчик или исполняющая сторона может отказаться получать груз или производить его погрузку и может принять такие другие меры, какие являются разумными, включая выгрузку, уничтожение или обезвреживание груза, если данный груз представляет или, как можно разумно предполагать, будет представлять реальную опасность для людей, имущества или окружающей среды в период ответственности перевозчика.

Статья 16. Пожертвование грузом во время морского рейса

Невзирая на положения статей 11, 13 и 14, перевозчик или исполняющая сторона может пожертвовать грузом в море, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях защиты от угрозы человеческой жизни или другому имуществу, являющемуся элементом единого предприятия.

**ГЛАВА 5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА УТРАТУ,
ПОВРЕЖДЕНИЕ ИЛИ ЗАДЕРЖКУ В СДАЧЕ ГРУЗА**

Статья 17. Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также задержку в его сдаче, если истец докажет, что утрата, повреждение или задержка или же вызвавшее их или способствовавшее им событие или обстоятельство имели место в период ответственности перевозчика, как это определено в главе 4.

2. Перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности согласно пункту 1 настоящей статьи, если он докажет, что причина или одна из причин утраты, повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 18.

3. Перевозчик также полностью или частично освобождается от ответственности согласно пункту 1 настоящей статьи, если он, в качестве альтернативы доказыванию отсутствия вины, как это предусматривается в пункте 2 настоящей статьи, докажет, что утрату, повреждение или задержку вызвало или им способствовало одно или несколько из нижеперечисленных событий или обстоятельств:

- a) непреодолимая сила;
- b) риски, опасности и несчастные случаи на море или в других судоходных водах;
- c) война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстания и народные волнения;
- d) карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими препятствия, включая задержание, арест или конфискацию не по вине перевозчика или любого лица, указанного в статье 18;
- e) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;
- f) пожар на судне;
- g) скрытые дефекты, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной осмотрительности;
- h) действие или бездействие грузоотправителя, документарного грузоотправителя, контролирующей стороны или любого другого лица, за действия которого грузоотправитель или документарный грузоотправитель несут ответственность согласно статье 33 или 34;
- i) погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза, выполненные на основании договоренности, достигнутой в соответствии с пунктом 2 статьи 13, если только перевозчик или исполняющая сторона не осуществляют такую деятельность от имени грузоотправителя, документарного грузоотправителя или грузополучателя;
- j) убыль объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за внутренне присущих грузу дефектов, свойств или скрытых недостатков груза;
- k) недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки, которые произведены не перевозчиком или не от его имени;
- l) спасание или попытки спасания жизни на море;
- m) разумные меры по спасанию или попытки спасания имущества на море;
- n) разумные меры или попытки избежать ущерба окружающей среде;

о) действия перевозчика во исполнение правомочий, предусмотренных в статьях 15 и 16.

4. Независимо от положений пункта 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность за весь ущерб или его часть от утраты, повреждения или задержки:

а) если истец докажет, что вина перевозчика или какого-либо лица, указанного в статье 18, вызвала событие или обстоятельство, на которые ссылается перевозчик, или способствовала ему; или

б) если истец докажет, что иное событие или обстоятельство, не перечисленные в пункте 3 настоящей статьи, способствовали утрате, повреждению или задержке, и перевозчик не может доказать, что это событие или обстоятельство не могут быть отнесены на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 18.

5. Перевозчик, независимо от положений пункта 3 настоящей статьи, также несет ответственность за весь ущерб или его часть от утраты, повреждения или задержки, если:

а) истец докажет, что утрата, повреждение или задержка были вызваны или, вероятно, вызваны, или им способствовали i) немореходное состояние судна; ii) ненадлежащее укомплектование экипажа, оснащение или снабжение судна; или iii) тот факт, что трюмы или другие части судна, в которых перевозится груз, а также любые контейнеры, предоставленные перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, не находились в должном или безопасном состоянии для получения, перевозки и хранения груза; и

б) перевозчик не может доказать, что утрата, повреждение или задержка не были вызваны любым из событий или обстоятельств, указанных в подпункте 5(а) настоящей статьи, либо, что он выполнил свое обязательство проявлять надлежащую осмотрительность согласно статье 14.

6. Когда перевозчик частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, перевозчик несет ответственность только в той части, в какой такая утрата, повреждение или задержка могут быть отнесены на счет события или обстоятельства, за которые он несет ответственность согласно настоящей статье.

Статья 18. Ответственность перевозчика за других лиц

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

- а) любой исполняющей стороны;
- б) капитана или экипажа судна;
- в) служащих перевозчика или исполняющей стороны; или

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

Статья 19. Ответственность морских исполняющих сторон

1. Морская исполняющая сторона несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, и имеет право на возражения и пределы ответственности перевозчика, предусмотренные в настоящей Конвенции, если:

а) морская исполняющая сторона получила груз для перевозки в Договариваемом государстве или сдала его в Договариваемом государстве, или осуществляла мероприятия в отношении груза в одном из портов Договариваемого государства; и

б) событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку, произошло: i) в период между прибытием груза в порт погрузки судна и его убытием из порта разгрузки судна; ii) когда груз находился в ее ведении; или iii) в любой другой момент в той мере, в какой она участвовала в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки.

2. Если перевозчик соглашается взять на себя какие-либо другие обязательства, помимо обязательств, возлагаемых на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, или соглашается с тем, что его ответственность превышает пределы, указанные в соответствии с настоящей Конвенцией, то морская исполняющая сторона не связана таким соглашением, если только она прямо не соглашается принять такие обязательства или такие более широкие пределы ответственности.

3. Морская исполняющая сторона несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, на которое она возложила исполнение любых обязательств перевозчика согласно договору перевозки в соответствии с условиями, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи.

4. Ничто в настоящей Конвенции не возлагает ответственность на капитана или экипаж судна или на какого-либо служащего перевозчика или морской исполняющей стороны.

Статья 20. Солидарная ответственность

1. Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон, то их ответственность является солидарной, но только в пределах, предусмотренных в соответствии с настоящей Конвенцией.

2. Без ущерба для положений статьи 61 совокупная ответственность всех таких лиц не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 21. Задержка в сдаче груза

Задержка в сдаче груза имеет место, когда груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения согласованного срока.

Статья 22. Исчисление возмещения

1. С учетом положений статьи 59 сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за утрату или повреждение груза, исчисляется путем ссылки на стоимость такого груза в месте и в момент сдачи груза, установленных в соответствии со статьей 43.

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

3. В случае утраты или повреждения груза перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, за исключением случаев, когда перевозчик и грузоотправитель договорились исчислять возмещение иным способом в пределах, указанных в главе 16.

Статья 23. Уведомление в случае утраты, повреждения или задержки

1. В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если только уведомление в случае утраты или повреждения груза, указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не направлено перевозчику или исполняющей стороне, которые сдали груз, до или в момент сдачи груза или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение семи рабочих дней в месте сдачи груза после сдачи груза.

2. Ненаправление уведомления, указанного в настоящей статье, перевозчику или исполняющей стороне не затрагивает право требовать возмещение за утрату или повреждение груза в соответствии с настоящей Конвенцией, а также не затрагивает возложение бремени доказывания, предусмотренное в статье 17.

3. Уведомления, указанного в настоящей статье, не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки груза лицом, которому он был сдан, и перевозчиком или морской исполняющей стороной, на которых возлагается ответственность.

4. Никакое возмещение в отношении задержки не подлежит уплате, если уведомление об ущербе, обусловленном задержкой, не было направлено перевозчику в течение двадцати одного календарного дня после сдачи груза.

5. Если уведомление, указанное в настоящей статье, направлено исполняющей стороне, которая сдала груз, то оно имеет ту же силу, как если бы оно было направлено перевозчику, и уведомление, направленное перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было направлено морской исполняющей стороне.

6. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения стороны спора предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза и обеспечивают доступ к записям и документам, касающимся перевозки груза.

ГЛАВА 6. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНКРЕТНЫХ СТАДИЙ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 24. Отклонение от курса

Если в соответствии с применимым законодательством отклонение судна от курса является нарушением обязательств перевозчика, такое отклонение само по себе не лишает перевозчика или морскую исполняющую сторону любого возражения или ограничения, предусмотренных настоящей Конвенцией, кроме как в той мере, в какой это предусмотрено в статье 61.

Статья 25. Палубный груз на судах

1. Груз может перевозиться на палубе судна только в том случае, если:
 - a) такая перевозка требуется законодательством;
 - b) он перевозится в или на контейнерах, или транспортных средствах, которые приспособлены для перевозки на палубе, и палуба специально приспособлена для перевозки таких контейнеров или транспортных средств; или
 - c) перевозка на палубе осуществляется в соответствии с договором перевозки или обычаями, обычкновениями или практикой в данной отрасли.
2. Положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика, применяются к утрате, повреждению или задержке в сдаче груза, перевозимого на палубе в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, однако перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение такого груза, или задержку в его сдаче, которые вызваны особыми рисками, связанными с его перевозкой на палубе, если груз перевозится в соответствии с подпунктами 1(a) или (c) настоящей статьи.
3. Если груз перевозился на палубе в иных случаях, чем случаи, допускаемые согласно пункту 1 настоящей статьи, то перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, или задержку в его сдаче, которые вызваны исключительно его перевозкой на палубе, и не имеет права на возражения, предусмотренные в статье 17.
4. Перевозчик не имеет права ссылаться на подпункт 1(c) настоящей статьи в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела оборотный транспортный документ или обратную транспортную электронную запись, если только в договорных условиях не указано, что груз может перевозиться на палубе.
5. Если перевозчик и грузоотправитель прямо договорились о том, что груз будет перевозиться в трюме, то перевозчик не имеет права воспользоваться ограничением своей ответственности за любую утрату, повреждение или задержку в сдаче груза в той мере, в какой такая утрата, повреждение или задержка вызваны его перевозкой на палубе.

Статья 26. Перевозка до или после морской перевозки

Если утрата или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче, возникают в период ответственности

перевозчика, однако только до момента его погрузки на судно или только после момента его выгрузки из судна, то положения настоящей Конвенции не имеют преимущественной силы по сравнению с положениями другого международного документа, которые на момент такой утраты, повреждения или события или обстоятельства, ведущего к задержке:

а) в соответствии с положениями такого международного документа применялись бы в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика, если грузоотправитель заключил с перевозчиком отдельный и прямой договор, касающийся конкретной стадии перевозки, на которой возникли утрата или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче;

б) конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок для предъявления иска; и

с) не могут быть нарушены на основании договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю согласно такому документу.

ГЛАВА 7. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ ПЕРЕД ПЕРЕВОЗЧИКОМ

Статья 27. Сдача груза к перевозке

1. Если только в договоре перевозки не согласовано иное, грузоотправитель сдает груз готовым к перевозке. В любом случае грузоотправитель сдает груз в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку, включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также выгрузку, и чтобы он не причинил вреда людям или имуществу.

2. Грузоотправитель надлежащим образом и тщательно исполняет любое обязательство, принятое в соответствии с договоренностью, достигнутой согласно пункту 2 статьи 13.

3. Если контейнер упаковывается или транспортное средство грузится грузоотправителем, то грузоотправитель надлежащим образом и тщательно производит укладку, увязку и закрепление содержимого в или на таком контейнере или таком транспортном средстве таким образом, чтобы они не причинили вреда людям или имуществу.

Статья 28. Сотрудничество грузоотправителя и перевозчика в предоставлении информации и инструкций

Перевозчик и грузоотправитель отвечают на просьбы друг друга о предоставлении информации и инструкций, требуемых для надлежащей обработки и перевозки груза, если такая информация имеется в распоряжении запрашиваемой стороны или предоставление таких инструкций входит в пределы разумной способности запрашиваемой стороны их предоставить и если такая информация и инструкции не могут быть разумно получены запрашивающей стороной из другого источника.

Статья 29. Обязательство грузоотправителя в отношении предоставления информации, инструкций и документов

1. Грузоотправитель своевременно предоставляет перевозчику такие информацию, инструкции и документы, имеющие отношение к грузу, какие не могут быть разумно получены перевозчиком из другого источника и какие разумно необходимы для:

а) надлежащей обработки и перевозки груза, включая меры предосторожности, которые должны быть приняты перевозчиком или исполняющей стороной; и

б) соблюдения перевозчиком норм, положений или других требований публичных органов в связи с предполагаемой перевозкой при условии, что перевозчик своевременно сообщает грузоотправителю о необходимой ему информации, инструкциях и документах.

2. Ничто в настоящей статье не затрагивает любое конкретное обязательство в отношении предоставления определенной информации, инструкций и документов, касающихся груза, в соответствии с нормами, положениями или другими требованиями публичных органов в связи с предполагаемой перевозкой.

Статья 30. Основания ответственности грузоотправителя перед перевозчиком

1. Грузоотправитель несет ответственность за потери или ущерб, понесенные перевозчиком, если перевозчик докажет, что такие потери или ущерб были причинены нарушением обязательств грузоотправителя по настоящей Конвенции.

2. За исключением случаев потерь или ущерба, причиненных нарушением грузоотправителем своих обязательств по пункту 2 статьи 31 и статье 32, грузоотправитель полностью или частично освобождается от ответственности, если причина или одна из причин потерь или ущерба не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34.

3. Если грузоотправитель частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, то грузоотправитель несет ответственность только за ту часть потерь или ущерба, которая может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 35.

Статья 31. Информация для формулирования договорных условий

1. Грузоотправитель своевременно предоставляет перевозчику достоверную информацию, необходимую для формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или транспортных электронных записей, включая условия, указанные в пункте 1 статьи 36, наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем в договорных условиях, наименование грузополучателя, если таковое имеется, и наименование лица, приказу которого должны быть выданы транспортный документ или транспортная электронная запись, если таковые имеются.

2. Считается, что грузоотправитель гарантировал достоверность информации, предоставляемой согласно пункту 1 настоящей статьи, на момент ее получения перевозчиком. Грузоотправитель возмещает перевозчику потери или ущерб, явившиеся результатом недостоверности такой информации.

Статья 32. Специальные правила об опасном грузе

Если груз в силу своих свойств или характера представляет собой или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет представлять собой опасность для людей, имущества или окружающей среды, то:

а) грузоотправитель уведомляет перевозчика об опасных свойствах или характере груза своевременно до сдачи груза перевозчику или исполняющей стороне. Если грузоотправитель не делает этого и перевозчик или исполняющая сторона не узнают как-либо иначе об опасных свойствах или характере груза, то грузоотправитель несет перед перевозчиком ответственность за потери или ущерб, являющиеся результатом непредоставления такой информации; и

б) грузоотправитель маркирует или обозначает опасный груз в соответствии с любыми нормами, положениями или другими требованиями публичных органов, которые являются применимыми на любой стадии предполагаемой перевозки груза. Если грузоотправитель не делает этого, то он несет перед перевозчиком ответственность за потери или ущерб, являющиеся результатом его бездействия.

Статья 33. Принятие прав и обязательств грузоотправителя документарным грузоотправителем

1. Документарный грузоотправитель несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя в соответствии с настоящей главой и согласно статье 55, и пользуется правами и возражениями грузоотправителя, предусмотренными в настоящей главе и главе 13.

2. Пункт 1 настоящей статьи не затрагивает обязательства, ответственность, права или возражения грузоотправителя.

Статья 34. Ответственность грузоотправителя за других лиц

Грузоотправитель несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, включая служащих, агентов и субподрядчиков, которым он поручил исполнение любого из своих обязательств, однако грузоотправитель не несет ответственности за действия или бездействие перевозчика или исполняющей стороны, действующих от имени перевозчика, которым грузоотправитель поручил исполнение своих обязательств.

ГЛАВА 8. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

Статья 35. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

Если только грузоотправитель и перевозчик не договорились о неиспользовании транспортного документа или транспортной электронной записи или их неиспользование не соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли, то при сдаче груза к перевозке перевозчику или исполняющей стороне грузоотправитель или, если грузоотправитель дает на то свое согласие, документарный грузоотправитель имеет право на получение от перевозчика, по выбору грузоотправителя:

а) необоротного транспортного документа или, с учетом подпункта (а) статьи 8, необоротной транспортной электронной записи; или

б) соответствующего оборотного транспортного документа или, с учетом подпункта (а) статьи 8, оборотной транспортной электронной записи, если только грузоотправитель и перевозчик не договорились о неиспользовании оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи или их неиспользование не соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли.

Статья 36. Договорные условия

1. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны включать следующую информацию, предоставленную грузоотправителем:

- а) надлежащее описание груза для транспортировки;
- б) основные марки, необходимые для идентификации груза;
- в) число мест или предметов, или количество груза; и
- г) вес груза, если он указан грузоотправителем.

2. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны также включать:

- а) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для перевозки;
- б) наименование и адрес перевозчика;
- в) дату получения перевозчиком или исполняющей стороной груза или погрузки груза на борт судна, или выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи; и
- г) если транспортный документ является оборотным, число оригиналов оборотного транспортного документа, если выдан более чем один оригинал.

3. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны также включать:

- a) наименование и адрес грузополучателя, если они указаны грузоотправителем;
- b) название судна, если оно указано в договоре перевозки;
- c) место получения груза и место его сдачи, если оно известно перевозчику;
- d) порт погрузки и порт разгрузки, если они указаны в договоре перевозки.

4. Для целей настоящей статьи формулировка "внешний вид и состояние груза" в подпункте 2 (а) настоящей статьи означает вид и состояние груза, определяемые на основе:

- a) разумного внешнего осмотра груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем перевозчику или исполняющей стороне; и
- b) любого дополнительного осмотра, который перевозчик или исполняющая сторона фактически проводят до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи.

Статья 37. Идентификация перевозчика

1. Если перевозчик идентифицируется по наименованию в договорных условиях, то любая другая информация в транспортном документе или транспортной электронной записи, касающаяся идентификации перевозчика, не имеет юридической силы в той мере, в какой она не соответствует такой идентификации.

2. Если в договорных условиях какое-либо лицо не идентифицируется в качестве перевозчика, как это требуется согласно подпункту 2(b) статьи 36, однако в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт поименованного судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец этого судна, если только такой владелец не докажет, что в отношении этого судна действовал бербоут-чартер во время перевозки, и не укажет наименование и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру, который в таком случае будет считаться перевозчиком. В ином случае зарегистрированный владелец судна может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, указав наименование и адрес перевозчика. Фрахтователь судна по бербоут-чартеру может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, в том же порядке.

3. Ничто в настоящей статье не препятствует истцу в доказывании того, что любое лицо, иное, чем лицо, указанное в договорных условиях или в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, является перевозчиком.

Статья 38. Подпись

1. Транспортный документ подписывается перевозчиком или лицом, действующим от имени перевозчика.

2. Транспортная электронная запись включает электронную подпись перевозчика или лица, действующего от имени перевозчика. Такая электронная

подпись должна идентифицировать подписавшего в связи с транспортной электронной записью и содержать указание на то, что перевозчик санкционировал эту транспортную электронную запись.

Статья 39. Недостатки в договорных условиях

1. Отсутствие или недостоверность одного или более договорных условий, указанных в пунктах 1, 2 или 3 статьи 36, сами по себе не влияют на правовой характер или действительность транспортного документа или транспортной электронной записи.

2. Если договорные условия содержат дату, однако в них не указывается ее значение, то такая дата считается:

а) датой, в которую весь груз, указанный в транспортном документе или транспортной электронной записи, был погружен на борт судна, если в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт судна; или

б) датой, в которую перевозчик или исполняющая сторона получила груз, если в договорных условиях не указывается, что груз был погружен на борт судна.

3. Если в договорных условиях не указываются внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной, то считается, что в договорных условиях указано, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной.

Статья 40. Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях

1. Перевозчик может включить в отношении информации, указанной в пункте 1 статьи 36, соответствующую оговорку для указания того, что перевозчик не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем, если:

а) перевозчик фактически знает о том, что любое существенное положение в транспортном документе или транспортной электронной записи является неверным или вводит в заблуждение; или

б) перевозчик имеет разумные основания полагать, что какое-либо существенное положение в транспортном документе или транспортной электронной записи является неверным или вводит в заблуждение.

2. Без ущерба для пункта 1 настоящей статьи перевозчик может включить в информацию, указанную в пункте 1 статьи 36, при обстоятельствах и в порядке, установленных в пунктах 3 и 4 настоящей статьи, оговорку, с тем чтобы указать, что перевозчик не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем.

3. В случае, когда груз не сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере или транспортном средстве или когда груз сдан в закрытом контейнере или транспортном средстве и перевозчик или исполнительная сторона фактически осматривают груз, перевозчик может

включить в отношении информации, указанной в пункте 1 статьи 36, соответствующую оговорку, если:

а) перевозчик не имел практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить информацию, предоставленную грузоотправителем, и в этом случае он может указать, какую информацию он не смог проверить; или

б) перевозчик имеет разумные основания полагать, что информация, предоставленная грузоотправителем, является недостоверной, и в этом случае он может включить положение о том, что он разумно считает достоверной информацией.

4. Если груз сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере или транспортном средстве, то перевозчик может включить соответствующую оговорку в отношении информации, указанной в:

а) подпунктах 1(a), (b) или (c) статьи 36, если:

i) перевозчик или исполняющая сторона фактически не осмотрели груз внутри контейнера или транспортного средства; и

ii) ни перевозчик, ни исполняющая сторона иным образом фактически не ознакомились с содержимым контейнера или транспортного средства до выдачи транспортного документа и транспортной электронной записи; и

б) подпункте 1(d) статьи 36, если:

i) ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер или транспортное средство и грузоотправитель и перевозчик не договорились до отгрузки о том, что контейнер или транспортное средство будет взвешиваться и что вес будет указан в договорных условиях; или

ii) не существовало практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить вес контейнера или транспортного средства.

Статья 41. Доказательственная сила договорных условий

Кроме как в той мере, в какой в отношении договорных условий была сделана оговорка при обстоятельствах и в порядке, установленных в статье 40:

а) транспортный документ или транспортная электронная запись являются доказательством *prima facie* получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях;

б) доказательство противного, предоставленное перевозчиком в отношении любых договорных условий, не допускается, если такие договорные условия включены в:

i) оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, которые передаются третьей стороне, действующей добросовестно, или

ii) необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для обеспечения сдачи груза, и который передается грузополучателю, действующему добросовестно;

с) доказательство противного, предоставленное перевозчиком, не допускается применительно к грузополучателю, действовавшему добросовестно в отношении любых следующих договорных условий, которые включены в необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись:

- i) договорных условий, указанных в пункте 1 статьи 36, когда такие договорные условия предоставляются перевозчиком;
- ii) числа, типа и идентификационных номеров контейнеров, но не идентификационных номеров контейнерных пломб; и
- iii) договорных условий, указанных в пункте 2 статьи 36.

Статья 42. " Фрахт с предоплатой "

Если договорные условия содержат указание "фрахт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то перевозчик не может ссылаться в отношении держателя или грузополучателя на тот факт, что фрахт не был уплачен. Настоящая статья не применяется, если держатель или грузополучатель выступает также грузоотправителем.

ГЛАВА 9. СДАЧА ГРУЗА

Статья 43. Обязательство принять сдачу груза

Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель, требующий сдачу груза в соответствии с договором перевозки, принимает сдачу груза в момент или в течение срока и в месте, согласованных в договоре перевозки, или, в отсутствие такого соглашения, в момент и в месте, в которых, с учетом условий договора, обычаев, обыкновений и практики в данной отрасли и обстоятельств перевозки, сдачи груза можно было бы разумно ожидать.

Статья 44. Обязательство подтвердить получение груза

По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которые сдают груз, грузополучатель подтверждает получение груза от перевозчика или исполняющей стороны таким образом, как это принято в месте сдачи груза. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если грузополучатель отказывается подтвердить его получение.

Статья 45. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выданы

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выданы:

- а) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если, получив просьбу перевозчика, лицо, утверждающее, что оно является

грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве грузополучателя;

b) если наименование и адрес грузополучателя не указаны в договорных условиях, то контролирующая сторона до или в момент прибытия груза в место назначения сообщает перевозчику наименование и адрес грузополучателя;

c) без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если груз не может быть сдан по той причине, что i) грузополучатель после получения уведомления о прибытии груза не требует в момент или в течение срока, о которых говорится в статье 43, сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения; ii) перевозчик отказывается в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве грузополучателя; или iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя с тем, чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, перевозчик может сообщить об этом контролирующей стороне и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти контролируемую сторону, перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

d) перевозчик, сдающий груз по инструкции контролирующей стороны, грузоотправителя или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом (c) настоящей статьи, освобождается от своих обязательств по сдаче груза согласно договору перевозки.

Статья 46. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан

Если необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для сдачи груза, выдан:

a) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43, после того, как грузополучатель, по просьбе перевозчика, надлежащим образом идентифицирует себя и передает необоротный документ. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя по просьбе перевозчика, и отказывается в сдаче груза, если необоротный документ не передается. В случае выдачи более чем одного оригинала необоротного документа, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными;

b) без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если груз не может быть сдан по той причине, что i) грузополучатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует в момент или в течение срока, о которых говорится в статье 43, сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения; ii) перевозчик отказывается в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не

идентифицирует себя в качестве грузополучателя, или не передает транспортный документ; или iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя с тем, чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, то перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, то перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

с) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом (b) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки независимо от того, был ли ему передан необоротный транспортный документ.

Статья 47. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

1. Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы:

а) держатель оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи вправе требовать от перевозчика сдачи груза после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43, данному держателю:

i) после передачи оборотного транспортного документа и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте 10 (a)(i) статьи 1, после того, как держатель надлежащим образом идентифицирует себя; или

ii) после того, как держатель в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, докажет, что он является держателем оборотной транспортной электронной записи;

б) перевозчик отказывает в сдаче груза в случае невыполнения требований, предусмотренных в подпункте (a)(i) или (a)(ii) настоящего пункта;

с) в случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа и если число оригиналов указано в этом документе, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными. Если оборотная транспортная электронная запись была использована, такая транспортная электронная запись утрачивает юридическую силу или перестает быть действительной после сдачи груза держателю в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9;

2. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи прямо указывается, что груз может быть сдан без передачи транспортного документа или транспортной электронной записи, применяется следующее правило:

а) если груз не может быть сдан по той причине, что i) держатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует сдачи груза перевозчиком

после его прибытия в место назначения в момент или в течение срока, указанного в статье 43; ii) перевозчик отказывается в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является держателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве одного из лиц, указанных в подпункте 10 (a)(i) статьи 1; или iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти держателя, с тем чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, то перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, то перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

b) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом 2 (a) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки держателю независимо от того, был ли ему передан оборотный транспортный документ или в состоянии ли лицо, требующее сдать груз согласно оборотной транспортной электронной записи, доказать в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, что оно является держателем;

c) лицо, дающее инструкции согласно подпункту 2 (a) настоящей статьи, возмещает перевозчику потери, возникшие в результате его ответственности перед держателем согласно подпункту 2 (e) настоящей статьи. Перевозчик может отказаться выполнять эти инструкции, если это лицо не предоставляет адекватное обеспечение, о чем перевозчик может разумно просить;

d) лицо, которое после того, как перевозчик сдал груз в соответствии с подпунктом 2 (b) настоящей статьи, становится держателем оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи на основании любого договора или другого соглашения, заключенного до такой сдачи груза, приобретает права по отношению к перевозчику согласно договору перевозки, за исключением права требовать сдачи груза;

e) невзирая на подпункты 2 (b) и 2 (d) настоящей статьи, держатель, который становится держателем после такой сдачи груза и который в момент, когда он стал держателем, не знал и не мог разумно знать о такой сдаче, приобретает права, предусмотренные в оборотном транспортном документе или в оборотной транспортной электронной записи. Если в договорных условиях указывается ожидаемое время прибытия груза или указывается, как получить информацию о том, был ли груз сдан, предполагается, что держатель в момент, когда он стал держателем, знал или мог разумно знать о сдаче груза.

Статья 48. Груз, оставшийся не сданным

1. Для целей настоящей статьи груз считается оставшимся не сданным только в том случае, если после его прибытия в место назначения:

a) грузополучатель не принимает сдачу груза согласно настоящей главе в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43;

b) контролирующая сторона, держатель, грузоотправитель или документарный грузоотправитель не могут быть найдены или не дают перевозчику надлежащих инструкций согласно статьям 45, 46 и 47;

с) перевозчик вправе или обязан отказать в сдаче груза в соответствии со статьями 44, 45, 46 и 47;

d) перевозчику не разрешается сдавать груз грузополучателю в соответствии с законодательством или нормативными актами места, в котором запрашивается сдача груза; или

e) груз не может быть сдан перевозчиком по иным причинам.

2. Без ущерба для каких бы то ни было иных прав, которыми перевозчик может обладать по отношению к грузоотправителю, контролирующей стороне или грузополучателю, в случае, если груз остается не сданным, перевозчик может под риск и за счет лица, имеющего права на груз, принимать такие меры в отношении груза, какие могут разумно требоваться при сложившихся обстоятельствах, в том числе:

a) поместить груз на склад в любом приемлемом месте;

b) распаковать груз, если он упакован в контейнеры или транспортные средства, или принять другие меры в отношении груза, в том числе переместить его; и

c) распорядиться о продаже или уничтожении груза в соответствии с практикой или законодательством или нормативными актами того места, где находится груз в данный момент.

3. Перевозчик может воспользоваться этими правами согласно пункту 2 настоящей статьи только после того, как он направил разумное уведомление о предполагаемых мерах согласно пункту 2 настоящей статьи лицу, указанному в договорных условиях в качестве лица, которое необходимо уведомить о прибытии груза в место назначения, если такое лицо указано, а также одному из следующих лиц в порядке их перечисления: грузополучателю, контролирующей стороне или грузоотправителю, если такие лица известны перевозчику.

4. Если груз продается в соответствии с подпунктом 2 (с) настоящей статьи, перевозчик удерживает поступления от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз, при условии вычета суммы на возмещение любых расходов, понесенных перевозчиком, и любых других сумм, которые причитаются перевозчику в связи с перевозкой этого груза.

5. Перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение груза в период времени, когда груз остается не сданным, согласно настоящей статье, если только истец не докажет, что такая утрата или повреждение произошли в результате непринятия перевозчиком разумных при сложившихся обстоятельствах мер для сохранения груза и что перевозчик знал или должен был знать, что непринятие им таких мер повлечет за собой утрату или повреждение груза.

Статья 49. Удержание груза

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает право перевозчика или исполняющей стороны на удержание груза для обеспечения выплаты причитающихся сумм, которое может быть предусмотрено договором перевозки или применимым правом.

ГЛАВА 10. ПРАВА КОНТРОЛИРУЮЩЕЙ СТОРОНЫ

Статья 50. Осуществление и объем права контроля над грузом

1. Право контроля над грузом может осуществляться только контролирующей стороной и ограничивается:

- а) правом давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки;
- б) правом получения груза в запланированном порту захода или, при сухопутной перевозке, в любом месте на маршруте следования; и
- с) правом заменять грузополучателя любым другим лицом, включая контролируемую сторону.

2. Право контроля над грузом сохраняется в течение всего периода ответственности перевозчика, как предусмотрено в статье 12, и прекращается по истечении этого периода.

Статья 51. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом

1. За исключением случаев, указанных в пунктах 2, 3 и 4 настоящей статьи:

- а) грузоотправитель является контролирующей стороной, если только грузоотправитель при заключении договора перевозки не назначает в качестве контролирующей стороны грузополучателя, документарного грузоотправителя или другое лицо;
- б) контролирующая сторона вправе передать право контроля над грузом другому лицу. Передача права вступает в силу по отношению к перевозчику после того, как сторона, передающая право, уведомляет его о такой передаче и сторона, которой передается право, становится контролирующей стороной; и
- с) контролирующая сторона надлежащим образом идентифицирует себя при осуществлении своего права контроля над грузом.

2. Если выдан необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для сдачи груза:

а) грузоотправитель является контролирующей стороной и может передать право контроля над грузом поименованному в транспортном документе грузополучателю посредством передачи такому лицу транспортного документа без индоссамента. В случае выдачи более чем одного оригинала документа для осуществления передачи права контроля над грузом передаются все оригиналы; и

б) для осуществления своего права контроля над грузом контролирующая сторона предъявляет транспортный документ и надлежащим образом идентифицирует себя. В случае выдачи более чем одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено.

3. Если выдан оборотный транспортный документ:

а) держатель или, в случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа, держатель всех оригиналов является контролирующей стороной;

б) держатель может передать право контроля над грузом путем передачи оборотного транспортного документа другому лицу в соответствии со статьей 57. В случае выдачи более чем одного оригинала такого документа для осуществления передачи права контроля над грузом такому лицу передаются все оригиналы; и

с) для осуществления права контроля над грузом держатель предъявляет оборотный транспортный документ перевозчику, и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте 10(a)(i) статьи 1, держатель надлежащим образом идентифицирует себя. В случае выдачи более одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено.

4. Если выдана оборотная транспортная электронная запись:

а) держатель является контролирующей стороной;

б) держатель может передать право контроля над грузом другому лицу путем передачи оборотной транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9; и

с) для осуществления права контроля над грузом держатель доказывает в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, что он является держателем.

Статья 52. Выполнение инструкций перевозчиком

1. С учетом положений пунктов 2 и 3 настоящей статьи перевозчик выполняет инструкции, указанные в статье 50, если:

а) лицо, дающее такие инструкции, вправе осуществлять право контроля над грузом;

б) такие инструкции могут быть разумно выполнены в соответствии с их условиями в тот момент, когда они поступают к перевозчику; и

с) такие инструкции не будут приводить к нарушению обычных операций перевозчика, включая его практику сдачи груза.

2. В любом случае контролирующая сторона возмещает перевозчику любые разумные дополнительные расходы, которые перевозчик может понести, и гарантирует перевозчику возмещение потерь или ущерба, которые перевозчик может понести в результате заботливого выполнения им любой инструкции в соответствии с настоящей статьей, включая компенсацию, которую перевозчик может оказаться обязанным выплатить за утрату или повреждение перевозимого им другого груза.

3. Перевозчик вправе получить от контролирующей стороны обеспечение в отношении суммы дополнительных расходов, потерь или ущерба, которые, как разумно ожидает перевозчик, возникнут в связи с выполнением какой-либо инструкции в соответствии с настоящей статьей. Перевозчик может

отказать в выполнении инструкций, если такое обеспечение не будет предоставлено.

4. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, или задержку в его сдаче в результате невыполнения им инструкций контролирующей стороны в нарушение его обязательства в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи регулируется положениями статей 17-23, а размер возмещения, подлежащего выплате перевозчиком, – положениями статей 59-61.

Статья 53. Груз, считающийся сданным

Груз, который сдается согласно инструкции в соответствии с пунктом 1 статьи 52, считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения главы 9, касающиеся такой сдачи груза.

Статья 54. Изменения в договоре перевозки

1. Контролирующая сторона является единственным лицом, которое может договариваться с перевозчиком об иных изменениях в договоре перевозки, чем изменения, указанные в подпунктах 1 (b) и (c) статьи 50.

2. Изменения в договоре перевозки, в том числе изменения, указанные в подпунктах 1 (b) и (c) статьи 50, излагаются в оборотном транспортном документе или в необоротном транспортном документе, требующем передачи, или включаются в оборотную транспортную электронную запись, или, по просьбе контролирующей стороны, указываются в необоротном транспортном документе или включаются в необоротную транспортную электронную запись. При изложении или включении таких изменений они подписываются в соответствии со статьей 38.

Статья 55. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику

1. Контролирующая сторона, по просьбе перевозчика или исполняющей стороны, своевременно предоставляет информацию, инструкции или документы, касающиеся груза, которые еще не предоставлены грузоотправителем и не являются разумно доступными перевозчику из других источников и в которых перевозчик может разумно нуждаться для выполнения своих обязательств по договору перевозки.

2. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти контролируемую сторону или если контролирующая сторона не в состоянии предоставить надлежащую информацию, инструкции или документы перевозчику, то их предоставляет грузоотправитель. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти грузоотправителя, то такую информацию, инструкции или документы предоставляет документарный грузоотправитель.

Статья 56. Изменение по договоренности

Стороны договора перевозки могут изменять действие подпунктов 1 (b) и (c) статьи 50, пункта 2 статьи 50 и статьи 52. Стороны могут также ограничивать или исключать возможность передачи права контроля над грузом, указанной в подпункте 1 (b) статьи 51.

ГЛАВА 11. ПЕРЕДАЧА ПРАВ

Статья 57. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

1. Если выдан оборотный транспортный документ, держатель может передать права, закрепленные в этом документе, путем его передачи другому лицу:

а) на основе надлежащего индоссамента – либо такому другому лицу, либо в бланковой форме, если документ является ордерным; или

б) без индоссамента, если: i) документ является документом на предъявителя или документом с бланковым индоссаментом; или ii) документ выдан приказу поименованного лица и передача осуществляется между первым держателем и таким поименованным лицом.

2. Если выдана оборотная транспортная электронная запись, ее держатель может передать права, закрепленные в этой транспортной электронной записи, независимо от того, выдана ли она приказу или приказу поименованного лица, путем передачи транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9.

Статья 58. Ответственность держателя

1. Без ущерба для положений статьи 55 держатель, который не является грузоотправителем и который не осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки, не принимает на себя никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем.

2. Держатель, который не является грузоотправителем и который осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки, принимает на себя любую ответственность, возлагаемую на него договором перевозки, в той мере, в какой такая ответственность предусмотрена в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи или вытекает из них.

3. Для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи держатель, который не является грузоотправителем, не осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки только потому, что он:

а) договаривается с перевозчиком в соответствии со статьей 10 заменить оборотный транспортный документ оборотной транспортной электронной записью или заменить оборотную транспортную электронную запись оборотным транспортным документом; или

- b) передает свои права в соответствии со статьей 57.

ГЛАВА 12. ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья 59. Пределы ответственности

1. С учетом положений статьи 60 и пункта 1 статьи 61 ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции ограничивается 875 расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или 3 расчетными единицами за один килограмм веса брутто груза, являющегося предметом иска или спора, в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем и включена в договорные условия или когда перевозчик и грузоотправитель согласовали большую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье.

2. Если груз перевозится в или на контейнере, поддоне или подобном пригодном для транспортировки приспособлении, используемом для объединения груза, либо в или на транспортном средстве, то места или единицы отгрузки, перечисленные в договорных условиях как упакованные в или на таком приспособлении для транспортировки или транспортном средстве, рассматриваются как места или единицы отгрузки. В отсутствие такого перечня грузы в или на таком приспособлении для транспортировки или транспортном средстве рассматриваются как одна единица отгрузки.

3. Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в настоящей статье, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

Статья 60. Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой

С учетом пункта 2 статьи 61 размер компенсации за утрату или повреждение груза, обусловленные задержкой, исчисляется в соответствии со статьей 22, и ответственность за экономические потери, причиненные задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной 2,5-кратному размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащей уплате согласно настоящей статье и пункту 1 статьи 59, не может превышать предел, который был бы установлен согласно пункту 1 статьи 59 в отношении полной утраты соответствующего груза.

Статья 61. Утрата права на ограничение ответственности

1. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в статье 18, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статье 59 или как это предусмотрено в договоре перевозки, если истец докажет, что ущерб, причиненный в результате нарушения обязательства перевозчика по настоящей Конвенции может быть отнесен на счет личного действия или бездействия лица, претендующего на право ограничить ответственность, совершенного с намерением причинить такой ущерб, или вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

2. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в статье 18, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статье 60, если истец докажет, что задержка в сдаче груза вызвана личным действием или бездействием лица, претендующего на право ограничить ответственность, совершенным с намерением причинить такой ущерб вследствие задержки или вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

ГЛАВА 13. СРОК ДЛЯ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ИСКА

Статья 62. Исковая давность

1. Никакое судебное или арбитражное разбирательство в отношении исков или споров, возникающих из нарушения какого-либо обязательства по настоящей Конвенции, не может быть возбуждено после истечения двухгодичного срока.

2. Срок, указанный в пункте 1 настоящей статьи, начинается в день, в который перевозчик сдал груз, или, в случае, когда груз не был сдан или была сдана только часть груза, в последний день, в который груз должен был быть сдан. День, в который начинается этот срок, в него не включается.

3. Невзирая на истечение срока, установленного в пункте 1 настоящей статьи, одна из сторон может использовать свое требование в порядке возражения или для цели взаимозачета против любого требования, предъявленного другой стороной.

Статья 63. Продление срока для предъявления иска

Срок, предусмотренный в статье 62, не подлежит приостановлению или прерыванию, но лицо, которому предъявлен иск, может в любое время в течение этого срока продлить этот срок путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть далее продлен путем другого заявления или заявлений.

Статья 64. Иск о возмещении

Иск о возмещении может быть предъявлен каким-либо лицом, признанным ответственным, по истечении срока, предусмотренного в статье 62, если иск о возмещении предъявляется в течение более позднего из следующих сроков:

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

б) в течение девяноста дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, либо оплатило требование, либо получило повестку о возбуждении производства против него самого, в зависимости от того, что произошло раньше.

Статья 65. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика

Иск в отношении фрагователя по бербоут-чартеру или лица, идентифицированного в качестве перевозчика согласно пункту 2 статьи 37, может быть предъявлен после истечения срока, предусмотренного в статье 62, если такой иск предъявляется в течение более позднего из следующих сроков:

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

б) в течение девяноста дней, начиная со дня, когда перевозчик был идентифицирован или когда зарегистрированный владелец или фрагователь по бербоут-чартеру опроверг презумпцию того, что он является перевозчиком, согласно пункту 2 статьи 37.

ГЛАВА 14. ЮРИСДИКЦИЯ

Статья 66. Иски в отношении перевозчика

Если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда, которое соответствует статье 67 или 72, истец имеет право возбуждать судебное производство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика:

а) в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- i) домициль перевозчика;
- ii) место получения груза, согласованное в договоре перевозки;
- iii) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; или
- iv) порт, в котором груз первоначально грузится на судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из судна; или

б) в компетентном суде или судах, определенных по соглашению между грузоотправителем и перевозчиком для целей принятия решений по искам в отношении перевозчика, которые могут возникнуть согласно настоящей Конвенции.

Статья 67. Соглашения о выборе суда

1. Юрисдикция суда, выбранного в соответствии с пунктом (b) статьи 66, является исключительной в отношении споров между сторонами договора только в том случае, если стороны достигают соглашения об этом и если предоставляющее юрисдикцию соглашение:

а) содержится в договоре об организации перевозок, в котором прямо указаны наименования и адреса сторон и который либо i) заключен на индивидуальной основе, либо ii) содержит четкое заявление о существовании соглашения об исключительном выборе суда и указывает на разделы договора об организации перевозок, содержащие такое соглашение; и

б) ясно указывает на суды одного из Договаривающихся государств или на один или несколько конкретных судов одного из Договаривающихся государств.

2. Лицо, не являющееся стороной договора об организации перевозок, связано соглашением об исключительном выборе суда, заключенным в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, только в том случае, если:

а) суд находится в одном из мест, указанных в пункте (а) статьи 66;

б) такое соглашение содержится в транспортном документе или транспортной электронной записи;

в) данному лицу своевременно направляется надлежащее уведомление о суде, в котором должен предъявляться иск, и о том, что юрисдикция этого суда является исключительной; и

г) право суда, рассматривающего иск, признает, что данное лицо может быть связано соглашением об исключительном выборе суда.

Статья 68. Иски в отношении морской исполняющей стороны

Истец имеет право возбуждать судебное разбирательство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении морской исполняющей стороны в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

а) домициль морской исполняющей стороны; или

б) порт, в котором морская исполняющая сторона получает груз, или порт, в котором груз сдается морской исполняющей стороной, или порт, в котором морская исполняющая сторона осуществляет свои действия в отношении груза.

Статья 69. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции

С учетом статей 71 и 72 никакое судебное разбирательство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика или морской исполняющей стороны не может быть возбуждено в суде, не указанном согласно статьям 66 или 68.

Статья 70. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает юрисдикцию в отношении мер предварительного или обеспечительного характера, включая арест. Суд в государстве, в котором была принята мера предварительного или

обеспечительного характера, не обладает юрисдикцией для вынесения решения по существу дела, если только:

- а) требования настоящей главы не выполняются; или
- б) какая-либо международная конвенция, которая применяется в данном государстве, не предусматривает этого.

Статья 71. Объединение и перенос исков

1. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным согласно статьям 67 или 72, если один иск предъявляется в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны в связи с одним и тем же событием, то такой иск может быть предъявлен только в суде, указанном согласно обеим статьям 66 и 68. При отсутствии такого суда такой иск может быть предъявлен в суде, указанном согласно подпункту (b) статьи 68, если такой суд имеется.

2. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным согласно статьям 67 или 72, перевозчик или морская исполняющая сторона, предъявляющие иск, который имеет своей целью заявление об отсутствии ответственности, или любой другой иск, по которому какое-либо лицо лишилось бы права на выбор суда в соответствии со статьями 66 или 68, должны, по просьбе ответчика, отозвать свой иск после того, как ответчик выбрал суд, указанный согласно статьям 66 или 68, в зависимости от того, какая из них является применимой, в котором иск может быть вновь предъявлен.

Статья 72. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция в случае явки ответчика

1. После возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении в любом компетентном суде.

2. Компетентный суд, в который является ответчик без оспаривания юрисдикции в соответствии с правилами этого суда, обладает юрисдикцией в отношении этих сторон.

Статья 73. Признание и приведение в исполнение

1. Решение, вынесенное судом, обладающим юрисдикцией в соответствии с настоящей Конвенцией, в одном Договаривающемся государстве, подлежит признанию и приведению в исполнение в другом Договаривающемся государстве в соответствии с правом такого другого Договаривающегося государства, если оба государства сделали заявление в соответствии со статьей 74.

2. Суд может отказать в признании и приведении в исполнение на основаниях для отказа в признании и приведении в исполнение, которые допускаются правом данного суда.

3. Настоящая глава не затрагивает применения правил какой-либо региональной организации экономической интеграции, которая является

участником настоящей Конвенции, в том, что касается признания или приведения в исполнение судебных решений в отношениях между государствами – членами данной региональной организации экономической интеграции, независимо от того, приняты ли они до или после принятия настоящей Конвенции.

Статья 74. Применение главы 14

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 91 заявили о том, что эти положения будут для них обязательными.

ГЛАВА 15. АРБИТРАЖ

Статья 75. Арбитражные соглашения

1. С учетом настоящей главы стороны могут договориться о том, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

2. Арбитражное разбирательство, по выбору лица, заявляющего требование в отношении перевозчика, проводится в:

- a) любом месте, указанном с этой целью в арбитражном соглашении; или
- b) любом другом месте, находящемся в государстве, в котором находится любое из следующих мест:
 - i) domicilio перевозчика;
 - ii) место получения груза, согласованное в договоре перевозки;
 - iii) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; или
 - iv) порт, в котором груз первоначально грузится на судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из судна.

3. Указание на место арбитража в арбитражном соглашении носит обязательный характер в связи со спорами между сторонами данного соглашения, если оно содержится в договоре об организации перевозок, в котором ясно указаны наименования и адреса сторон и который либо:

- a) заключен на индивидуальной основе; либо
- b) содержит прямое заявление о существовании арбитражного соглашения и конкретно указывает на разделы договора об организации перевозок, содержащие арбитражное соглашение.

4. Если арбитражное соглашение было заключено в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, то для лица, которое не является стороной договора об организации перевозок, является обязательным указание на место арбитража в данном соглашении только в том случае, если:

- a) место арбитража, указанное в соглашении, находится в одном из мест, указанных в подпункте 2 (b) настоящей статьи;

b) соглашение содержится в транспортном документе или транспортной электронной записи;

c) лицу, для которого такое указание является обязательным, своевременно направляется надлежащее уведомление о месте арбитража; и

d) применимое право допускает, чтобы для этого лица арбитражное соглашение являлось обязательным.

5. Положения пунктов 1, 2, 3 и 4 настоящей статьи считаются частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое положение такой оговорки или соглашения, в той мере, в какой оно не совместимо с ними, является ничтожным.

Статья 76. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках

1. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает возможность обеспечения соблюдения арбитражного соглашения в договоре перевозки при нелинейных перевозках, к которому настоящая Конвенция или положения настоящей Конвенции применяются в силу:

a) применения статьи 7; или

b) добровольного включения настоящей Конвенции сторонами в договор перевозки, на который в ином случае не распространялось бы действие настоящей Конвенции.

2. Незирая на пункт 1 настоящей статьи, на арбитражное соглашение в транспортном документе или транспортной электронной записи, к которой настоящая Конвенция применяется в силу применения статьи 7, распространяется действие настоящей главы, если только такой транспортный документ или транспортная электронная запись:

a) не идентифицирует стороны чартера и дату чартера или другого договора, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции в силу применения статьи 6; и

b) не включает путем конкретной ссылки оговорку в чартере или другом договоре, содержащую условия арбитражного соглашения.

Статья 77. Соглашение об арбитраже после возникновения спора

Незирая на положения настоящей главы и главы 14, после возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении посредством арбитража в любом месте.

Статья 78. Применение главы 15

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 91 заявили о том, что эти положения будут для них обязательными.

ГЛАВА 16. ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ ДОГОВОРНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ

Статья 79. Общие положения

1. Если только в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение договора перевозки является ничтожным в той мере, в какой оно:

- а) прямо или косвенно исключает или ограничивает обязательства перевозчика или морской исполняющей стороны по настоящей Конвенции;
- б) прямо или косвенно исключает или ограничивает ответственность перевозчика или морской исполняющей стороны за нарушение обязательства по настоящей Конвенции; или
- в) предусматривает передачу в пользу перевозчика или лица, указанного в статье 18, прав страхования груза.

2. Если только в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение договора перевозки является ничтожным в той мере, в какой оно:

- а) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет обязательства по настоящей Конвенции грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя; или
- б) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет ответственность грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя за нарушение любого из его обязательств по настоящей Конвенции.

Статья 80. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок

1. Невзирая на положения статьи 79, в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем договор об организации перевозок, к которому применяется настоящая Конвенция, может предусматривать более или менее значительные права, обязательства и ответственность, чем права, обязательства и ответственность, предусмотренные в настоящей Конвенции.

2. Отступление от положений настоящей Конвенции согласно пункту 1 настоящей статьи имеет обязательную силу только в тех случаях, когда:

- а) договор об организации перевозок содержит прямое указание на то, что он отступает от положений настоящей Конвенции;
- б) договор об организации перевозок i) заключен на индивидуальной основе или ii) содержит прямое указание на разделы договора об организации перевозок, в которых допускаются такие отступления;
- в) грузоотправителю предоставляется возможность заключить договор перевозки на условиях, предусмотренных настоящей Конвенцией, без каких-либо отступлений согласно настоящей статье, и он уведомляется о такой возможности; и

d) отступление i) не включается путем ссылки из другого документа, или ii) не предусматривается в договоре на типовых условиях, не являющемся предметом переговоров.

3. Общедоступный прейскурант цен и услуг перевозчика, транспортный документ, транспортная электронная запись или аналогичный документ не являются договором об организации перевозок согласно пункту 1 настоящей статьи, но договор об организации перевозок может включать положения таких документов путем ссылки в качестве положений договора.

4. Пункт 1 настоящей статьи не применяется к правам и обязательствам, предусмотренным в подпунктах (a) и (b) статьи 14 и статьях 29 и 32, а также к ответственности, возникающей в результате их нарушения; пункт 1 настоящей статьи не применяется и к любой ответственности, возникающей в результате действия или бездействия, указанных в статье 61.

5. Если договор об организации перевозок отвечает требованиям, предусмотренным в пункте 2 настоящей статьи, то положения договора об организации перевозок, отступающие от положений настоящей Конвенции, применяются в отношениях между перевозчиком и любым лицом, иным, чем грузоотправитель, при условии, что:

a) такое лицо получило информацию, в которой прямо указано, что договор об организации перевозок отступает от положений настоящей Конвенции, и прямо согласилось на обязательность для него таких отступлений; и

b) такое согласие указано не только в общедоступном прейскуранте цен и услуг перевозчика, транспортном документе или транспортной электронной записи.

6. Сторона, утверждающая о наличии у нее права на такое отступление, несет бремя доказывания того, что условия для такого отступления были выполнены.

Статья 81. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов

Невзирая на положения статьи 79 и без ущерба для положений статьи 80, договор перевозки может исключать или ограничивать обязательства или ответственность как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, если:

a) грузом являются живые животные, но любое такое исключение или ограничение не будет иметь силы, если истец докажет, что утрата или повреждение груза или задержка в его сдаче явились результатом действия или бездействия перевозчика или лица, указанного в статье 18, совершенного с намерением причинить такую утрату или повреждение груза или такую утрату в результате задержки, или совершенного вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности такой утраты или повреждения груза или вероятности такой утраты в результате задержки; или

b) характер или состояние груза или обстоятельства и условия, в которых осуществлялась перевозка, таковы, что они являются разумным основанием для специального соглашения, при условии, что такой договор

перевозки не касается обычных коммерческих поставок, осуществляемых в рамках обычной торговли, и что не выдается никакого оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи для перевозки такого груза.

ГЛАВА 17. ВОПРОСЫ, НЕ РЕГУЛИРУЕМЫЕ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИЕЙ

Статья 82. Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применение положений любой из следующих международных конвенций, включая любую будущую поправку к таким конвенциям, которые действуют на дату вступления настоящей Конвенции в силу и регулируют ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза:

- a) любой конвенции, регулирующей воздушную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к любой части договора перевозки;
- b) любой конвенции, регулирующей наземную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке груза, остающегося погруженным на автомобильном грузовом транспортном средстве, перевозимом на борту судна;
- c) любой конвенции, регулирующей железнодорожную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к морской перевозке грузов, дополняющей железнодорожную перевозку; или
- d) любой конвенции, регулирующей перевозку грузов по внутренним водным путям в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке грузов без перевалки как по внутренним водным путям, так и по морю.

Статья 83. Общее ограничение ответственности

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения любой международной конвенции или внутреннего права, регулирующего общее ограничение ответственности судовладельцев.

Статья 84. Общая авария

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения условий договора перевозки или положений внутреннего права, касающихся распределения убытков по общей аварии.

Статья 85. Пассажиры и багаж

Настоящая Конвенция не применяется к договору перевозки пассажиров и их багажа.

Статья 86. Ущерб, причиненный ядерным инцидентом

На основании положений настоящей Конвенции не возникает ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

а) в соответствии с Парижской конвенцией об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, и Протоколах от 16 ноября 1982 года и 12 февраля 2004 года, Венской конвенцией о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года с поправками к ней, содержащимися в Совместном протоколе относительно применения Венской конвенции и Парижской конвенции от 21 сентября 1988 года, и с поправками к ней, содержащимися в Протоколе от 12 сентября 1997 года о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или Конвенцией о дополнительном возмещении за ядерный ущерб от 12 сентября 1997 года, включая любую поправку к этим конвенциям и любую будущую конвенцию, касающуюся ответственности оператора ядерной установки за ущерб, причиненный ядерным инцидентом; или

б) согласно внутреннему праву, применимому к ответственности за такой ущерб, при условии, что такое право во всех отношениях является столь же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции, или Конвенция о дополнительном возмещении за ядерный ущерб.

ГЛАВА 18. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 87. Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 88. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами в [Роттердаме, Нидерланды] с [...] по [...] и впоследствии в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с [...] по [...].

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3. Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты ее открытия для подписания.

4. Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 89. Денонсация других конвенций

1. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года; Протокола, подписанного 23 февраля 1968 года, для изменения Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года; или Протокола об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте с изменениями, внесенными Протоколом об изменении от 23 февраля 1968 года, подписанного в Брюсселе 21 декабря 1979 года, одновременно денонсирует данную Конвенцию и протокол или протоколы к ней, участником которых оно является, путем направления правительству Бельгии уведомления об этом с заявлением о том, что денонсация должна вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 года, одновременно денонсирует данную Конвенцию путем направления Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций уведомления об этом с заявлением о том, что денонсация должна вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

3. Для целей настоящей статьи ратификация, принятие, утверждение настоящей Конвенции и присоединение к ней государств – участников документов, перечисленных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, уведомление о которых направляется депозитарию после вступления в силу настоящей Конвенции, не вступают в силу до тех пор, пока такая денонсация, которая может потребоваться от этих государств в отношении этих документов, не вступит в силу. Депозитарий настоящей Конвенции проводит консультации с правительством Бельгии, выступающим в качестве депозитария документов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, с тем чтобы обеспечить в этой связи необходимую координацию.

Статья 90. Оговорки

Никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 91. Процедура и последствия заявлений

1. Заявления, допускаемые статьями 74 и 78, могут быть сделаны в любое время. Первоначальные заявления, допускаемые пунктом 1 статьи 92 и пунктом 2 статьи 93, делаются в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения. Никакие другие заявления не допускаются согласно настоящей Конвенции.

2. Заявления, сделанные в момент подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.

3. Заявления и их подтверждения должны делаться в письменной форме и официально сообщаться депозитарию.

4. Заявление вступает в силу одновременно со вступлением настоящей Конвенции в силу в отношении соответствующего государства. Однако заявление, официальное уведомление о котором депозитарий получает после такого вступления в силу, вступает в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев после даты его получения депозитарием.

5. Любое государство, сделавшее заявление согласно настоящей Конвенции, может в любое время отозвать это заявление путем направления депозитарию официального письменного уведомления. Отзыв заявления или его изменение, когда они допускаются настоящей Конвенцией, вступают в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев после даты получения этого уведомления депозитарием.

Статья 92. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц

1. Если Договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются разные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить о том, что действие настоящей Конвенции 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.

2. Эти заявления доводятся до сведения депозитария, и в них должны прямо указываться территориальные единицы, на которые распространяется действие Конвенции.

3. Если Договаривающееся государство заявило согласно настоящей статье о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, но не на все территориальные единицы, то для целей настоящей Конвенции считается, что место, расположенное в территориальной единице, на которую действие настоящей Конвенции не распространяется, не находится в Договаривающемся государстве.

4. Если Договаривающееся государство не делает никакого заявления согласно пункту 1 настоящей статьи, то действие настоящей Конвенции распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 93. Участие региональных организаций экономической интеграции

1. Региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении определенных вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, может также подписать, ратифицировать, принять или утвердить настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. В этом случае региональная организация экономической интеграции имеет права и несет обязательства Договаривающегося государства в

той мере, в какой эта организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией. В случаях, когда для настоящей Конвенции имеет значение число Договаривающихся государств, региональная организация экономической интеграции не считается Договаривающимся государством в дополнение к ее государствам-членам, которые являются Договаривающимися государствами.

2. Региональная организация экономической интеграции в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения делает заявление депозитарию с указанием вопросов, которые регулируются настоящей Конвенцией и в отношении которых этой организации передана компетенция ее государствами-членами. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях в распределении компетенции, указанном в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых передачах компетенции.

3. Любая ссылка на "Договаривающееся государство" или "Договаривающиеся государства" в настоящей Конвенции относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда этого требует контекст.

Статья 94. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующей грамоты или документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

Статья 95. Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для ее пересмотра или внесения в нее поправок.

2. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 96. Денонсация настоящей Конвенции

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация вступает в силу по истечении такого более длительного срока после получения депозитарием такого уведомления.

СОВЕРШЕНО в [Роттердаме, Нидерланды] [...] дня [...] месяца [...] года в единственном экземпляре, текст которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

Добавление

Изменения в нумерации статей проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов

<i>Нынешний номер статьи (приложение I к настоящему документу)</i>	<i>Бывший номер статьи (A/CN.9/645)</i>
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
Исключена	13
13	14
14	15
15	16
16	17
17	18
18	19
19	20
20	21
21	22
22	23
23	24
24	25
25	26
26	27
27	28
28	29
29	30
30	31
31	32
32	33
33	34
34	35
Исключена	36
35	37
36	38

<i>Нынешний номер статьи (приложение I к настоящему документу)</i>	<i>Бывший номер статьи (A/CN.9/645)</i>
37	39
38	40
39	41
40	42
41	43
42	44
43	45
44	46
45	47
46	48
47	49
48	50
49	51
50	52
51	53
52	54
53	55
54	56
55	57
56	58
57	59
58	60
59	61
60	62
61	63
62	64
63	65
64	66
65	67
66	68
67	69
68	70
69	71
70	72
71	73
72	74
73	75
74	76
75	77
76	78
77	79
78	80
79	81
80	82
81	83

<i>Нынешний номер статьи (приложение I к настоящему документу)</i>	<i>Бывший номер статьи (A/CN.9/645)</i>
82	84
83	85
84	86
85	87
86	88
87	89
88	90
89	91
90	92
91	93
92	94
93	95
94	96
95	97
96	98

Приложение II

Письмо министра транспорта Нидерландов, мэра Роттердама и Административного совета Управления порта Роттердама в адрес делегатов сорок первой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли от 5 июня 2008 года^a

После многих лет напряженной деятельности Рабочей группы III ожидается, что в ходе нынешней сессии ЮНСИТРАЛ будет окончательно доработан и принят текст новой конвенции о морской перевозке грузов. Скорее всего, по завершении сессии многие из вас вздохнут с облегчением в надежде на то, что ваши усилия приведут к будущей унификации и модернизации морского права на благо всех сторон, заинтересованных в мировой торговле и международной перевозке грузов.

Нидерланды, и их многочисленные крупные морские заинтересованные круги, включая муниципалитет и порт Роттердама, с большим энтузиазмом встретили инициативу ЮНСИТРАЛ и все эти годы всемерно поддерживали работу всех участвовавших в ее реализации делегаций. Теперь, когда эта работа наконец близится к завершению, мы, нижеподписавшиеся – министр транспорта Нидерландов, мэр Роттердама и Административный совет Управления порта Роттердама, – имеем честь пригласить всех вас приехать в порт Роттердама, чтобы принять участие в торжественном мероприятии, посвященном принятию конвенции. Если Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций примет соответствующее решение, то это мероприятие может включать церемонию подписания новой конвенции.

Предварительная программа могла бы предусматривать следующее:

- Понедельник, 14 сентября 2009 года
Проведение под эгидой ЮНСИТРАЛ и ММК семинара, на котором по вопросам, затронутым в конвенции, выступят авторитетные докладчики из различных стран мира;
- Вторник, 15 сентября 2009 года
Этот день мог бы быть посвящен главным образом экскурсиям по порту и другим соответствующим практическим вопросам;
- Среда, 16 сентября 2009 года
Может быть организовано проведение специальной сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, в ходе которой делегаты будут иметь возможность выступить с программными замечаниями в отношении будущей конвенции, включая ее возможное официальное подписание. После этого перед представителями прессы мог бы выступить Секретарь ЮНСИТРАЛ.

^a Это письмо было препровождено в том виде, в каком оно было получено (A/CN.9/XLI/CRP.3).

В настоящее время мы находимся на продвинутой стадии переговоров с владельцами известного теплохода "Роттердам", пассажирского лайнера, который ранее курсировал между Голландией и Америкой, относительно того, чтобы большую часть данного мероприятия провести на борту этого судна.

Будем очень рады, если вы примете наше приглашение. Можете быть уверены, что мы сделаем все от нас зависящее, чтобы организовать ваш прием в течение трех упомянутых дней, учитывая вашу напряженную и трудную работу над конвенцией в последние годы.

Искренне ваши

(Подпись)

Камил Эрлингс

Министр транспорта, общественных работ и водного хозяйства

(Подпись)

Иво Опстелтен

Мэр Роттердама

(Подпись)

Ханс Смитс

Административный совет Управления порта Роттердама

Приложение III

Перечень документов, представленных Комиссии на ее сорок первой сессии

<i>Условное обозначение</i>	<i>Название или описание</i>
A/CN.9/640	Доклад Рабочей группы I (Закупки) о работе ее двенадцатой сессии (Вена, 3-7 сентября 2007 года)
A/CN.9/641	Доклад Рабочей группы по арбитражу и согласительной процедуре о работе ее сорок седьмой сессии (Вена, 10-14 сентября 2007 года)
A/CN.9/642	Доклад Рабочей группы III (Транспортное право) о работе ее двадцатой сессии (Вена, 15-25 октября 2007 года)
A/CN.9/643	Доклад Рабочей группы V (Законодательство о несостоятельности) о работе ее тридцать третьей сессии (Вена, 5-9 ноября 2007 года)
A/CN.9/644	Предварительная повестка дня, аннотации к ней и расписание заседаний сорок первой сессии
A/CN.9/645	Доклад Рабочей группы III (Транспортное право) о работе ее двадцать первой сессии (Вена, 14-25 января 2008 года)
A/CN.9/646	Доклад Рабочей группы по арбитражу и согласительной процедуре о работе ее сорок восьмой сессии (Нью-Йорк, 4-8 февраля 2008 года)
A/CN.9/647	Доклад Рабочей группы V (Законодательство о несостоятельности) о работе ее тридцать четвертой сессии (Нью-Йорк, 3-7 марта 2008 года)
A/CN.9/648	Доклад Рабочей группы I (Закупки) о работе ее тринадцатой сессии (Нью-Йорк, 7-11 апреля 2008 года)
A/CN.9/649	Доклад Рабочей группы VI (Обеспечительные интересы) о работе ее тринадцатой сессии (Нью-Йорк, 19-23 мая 2008 года)
A/CN.9/650	Библиография последних работ, касающихся деятельности ЮНСИТРАЛ
A/CN.9/651	Записка Секретариата о статусе конвенций и типовых законов
A/CN.9/652	Записка Секретариата о техническом сотрудничестве и технической помощи
A/CN.9/653	Записка Секретариата о правилах процедуры и методах работы ЮНСИТРАЛ
A/CN.9/654	Записка Секретариата о содействии сотрудничеству, непосредственным сношениям и координации в процессе производства по делам о трансграничной несостоятельности
A/CN.9/655	Записка Секретариата о возможной будущей работе в области электронной торговли: правовые вопросы, возникающие в связи с созданием и функционированием механизма "единого окна" в международной торговле

<i>Условное обозначение</i>	<i>Название или описание</i>
A/CN.9/656 и Add.1	Записка Секретариата о докладе о результатах обзора законодательного осуществления Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (Нью-Йорк, 1958 год)
A/CN.9/657 и Add.1	Записка Секретариата о текущей деятельности международных организаций в области согласования и унификации права международной торговли
A/CN.9/657/Add.2	Записка Секретариата о текущей деятельности международных организаций в области согласования и унификации законодательства о публичных закупках
A/CN.9/658 и Add.1-14	Проект конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов: подборка замечаний правительств и межправительственных организаций
A/CN.9/659 и Add.1-2	Показатели коммерческого мошенничества (A/CN.9/624, A/CN.9/624/Add.1, и A/CN.9/624/Add.2): подборка замечаний правительств и международных организаций
A/CN.9/660 и Add.1-5	Записка Секретариата о правилах процедуры и методах работы ЮНСИТРАЛ: подборка замечаний, полученных от правительств
A/CN.9/661 и Add.1-3	Записка Секретариата об урегулировании коммерческих споров: рекомендация относительно толкования пункта 2 статьи II и пункта 1 статьи VII Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (Нью-Йорк, 1958 год) ("Нью-йоркская конвенция"): подборка замечаний, полученных от правительств
A/CN.9/662	Записка Секретариата об урегулировании коммерческих споров: пересмотр Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ: замечания правительства Канады
A/63/6 (Prog. 6)	Предлагаемые стратегические рамки на период 2010-2011 годов. Часть вторая: двухгодичный план по программам, программа 6 "Правовые вопросы"
A/CN.9/XLI/CRP.3	Записка Секретариата, сопровождающая письмо министра транспорта Нидерландов, мэра Роттердама и Административного совета Управления порта Роттердама в адрес делегатов сорок первой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли от 5 июня 2008 года