Организация Объединенных Наций A/CN.9/552

Генеральная Ассамблея

Distr.: General
24 May 2004

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли
Тридцать седьмая сессия
Нью-Йорк, 14–25 июня 2004 года

Доклад Рабочей группы III (Транспортное право) о работе ее тринадцатой сессии (Нью–Йорк, 3–14 мая 2004 года)

Содержание

		Пункты	*Стр.*
	Введение	1–7	3
I.	Обсуждения и решения	8–9	4
II.	Подготовка проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов	10–164	4
	Глава 5. Ответственность перевозчика (продолжение)	10–91	4
	Проект статьи 15. Ответственность исполняющих сторон	10–17	4
	Пункт 6	11–17	5
	Проект статьи 16. Задержка	18–31	7
	Пункт 1	20–24	7
	Пункт 2	25–31	9
	Проект статьи 17. Исчисление возмещения	32–37	11
	Пункт 1	33–34	11
	Пункт 2	35	11
	Пункт 3	36–37	11
	Проект статьи 18. Пределы ответственности	38–51	12
	Пункт 1	39–44	12
	Пункт 2	45–47	14
	Пункт 3	48–49	15
	Пункт 4	50–51	15
	Проект статьи 19. Утрата права на ограничение ответственности	52–62	16
	Проект статьи 20. Уведомление об утрате, повреждении или задержке	63–87	19
	Пункт 1	64–75	19

V.04-54159 (R)

Пункт 2	76–81	23
Пункт 3	82–84	24
Пункт 4	85–87	25
Проект статьи 21. Внедоговорные требования	88–91	26
Глава 6. Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки	92–117	26
Проект статьи 22. Ответственность перевозчика	92–99	26
Проект статьи 23. Отклонение от курса	100–102	28
Проект статьи 24. Палубный груз	103–117	29
Пункт 1	104–106	29
Пункт 2	107–109	29
Пункт 3	110–111	30
Пункт 4	112–117	31
Глава 7. Обязательства грузоотправителя по договору	118–161	32
Проект статьи 25	118–123	32
Проект статьи 26	124–129	33
Проект статьи 27	130–133	35
Проект статьи 28	134–137	35
Проекты статей 29 и 30	138–148	36
Проект статьи 29 бис	149–153	40
Проект статьи 31	154–158	41
Проект статьи 32	159–161	42
Глава 9. Фрахт	162–164	43
III. Другие вопросы	165–168	44

Введение

1. На своей тридцать четвертой сессии в 2001 году Комиссия учредила Рабочую группу III (Транспортное право) и возложила на нее задачу подготовки в тесном сотрудничестве с заинтересованными международными организациями законодательного документа по таким вопросам, касающимся международной морской перевозки грузов, как сфера применения документа, период ответственности перевозчика, обязанности перевозчика, ответственность перевозчика, обязанности грузоотправителя и транспортные документы[1]. Рабочая группа приступила к работе над проектом документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на свой девятой сессии в 2002 году. Самая последняя подборка ссылок, касающихся истории разработки проекта документа, приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.35.

2. Рабочая группа III (Транспортное право), в состав которой входят все государства – члены Комиссии, провела свою тринадцатую сессию в Нью–Йорке 3–14 мая 2004 года. В работе сессии принимали участие представители следующих государств – членов Рабочей группы: Австрия, Бенин, Бразилия, Буркина–Фасо, Германия, Индия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Камерун, Канада, Кения, Китай, Колумбия, Литва, Мексика, Российская Федерация, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Судан, Таиланд, Фиджи, Франция, Швеция и Япония.

3. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Австралия, Аргентина, Беларусь, Бруней–Даруссалам, Венесуэла, Греция, Дания, Катар, Куба, Кувейт, Монголия, Нигерия, Нидерланды, Никарагуа, Новая Зеландия, Норвегия, Перу, Республика Корея, Сенегал, Турция, Филиппины, Финляндия, Чешская Республика, Чили, Швейцария и Эквадор.

4. На сессии были представлены также наблюдатели от следующих международных организаций:

a) **межправительственные организации, приглашенные Комиссией**: Афро–азиатская консультативно–правовая организация, Межправительственная организация по международным перевозкам железнодорожным транспортом (ОТИФ);

b) **международные неправительственные организации, приглашенные Комиссией**: Ассоциация американских железных дорог (ААЖД), Международный морской комитет (ММК), Иберо–американский институт морского права, Международная торговая палата (МТП), Международная палата судоходства (МПС), Международная федерация транспортно–экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная группа клубов P&I, Международная ассоциация смешанных перевозок (ИММТА), Международный союз морского страхования (МСМС), Балтийский международный морской совет (БИМКО) и Ассоциация транспортных посредников (АТП).

5. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г–н Рафаэль Иллескас (Испания)

Докладчик: г–н Уолтер Де Са Лейтан (Бразилия)

6. Рабочей группе были представлены следующие новые документы:

a) предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.III/WP.35);

b) предварительный пересмотренный проект статей проекта документа, рассмотренного Рабочей группой на ее двенадцатой сессии (A/CN.9/WG.III/WP.36);

c) предложение Китая в отношении главы 19 проекта документа и по вопросу свободы договора (A/CN.9/WG.III/WP.37).

7. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

1. Выборы должностных лиц
2. Утверждение повестки дня
3. Подготовка проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов
4. Другие вопросы
5. Утверждение доклада.

I. Обсуждения и решения

8. Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на основе следующих документов:

– текст, содержащийся в приложении к записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.32);

– содержащийся в записке Секретариата предварительный пересмотренный проект статей, рассмотренных Рабочей группой на ее двенадцатой сессии, (A/CN.9/WG.III/WP.36);

– предложение Соединенных Штатов Америки (A/CN.9/WG.III/WP.34) в отношении десяти аспектов проекта документа.

9. Секретариату было предложено подготовить пересмотренный проект ряда положений на основе результатов обсуждений и выводов Рабочей группы. Эти обсуждения и выводы отражены в разделе II ниже.

II. Подготовка проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов

Глава 5. Ответственность перевозчика (продолжение)

Проект статьи 15. Ответственность исполняющих сторон

10. Было указано, что Рабочая группа не имела достаточного времени в течение своей двенадцатой сессии для обсуждения последнего пункта проекта статьи 16 проекта документа (см. A/CN.9/54, пункт 181).

Пункт 6

11. Рабочая группа рассмотрела текст пункта 6 проекта статьи 15, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.36 (ранее пункт 7 проекта статьи 15, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.32).

Солидарная ответственность

12. Были подняты вопросы относительно взаимосвязи между пунктом 6 и пунктом 5 (в котором закрепляется принцип, согласно которому, если ответственность несут несколько морских исполняющих сторон, такая ответственность является солидарной). В отношении пункта 5 было высказано мнение о том, что концепцию "joint and several liability" общего права, возможно, нельзя толковать как полный эквивалент таких концепций гражданского права как "*responsabilité solidaire*" или "*responsabilidad solidaria*", которые в свою очередь отличаются от таких понятий, как "*responsabilité conjointe*" или "*responsabilidad mancomunada*". Широкую поддержку получило мнение о том, что, возможно, потребуется провести дополнительную работу, с тем чтобы четко указать в вариантах на всех языках, что, если ответственность в соответствии с пунктом 5 несут несколько сторон, каждая сторона несет индивидуальную ответственность за возмещение общего ущерба с учетом любого применимого статутного ограничения, а также с учетом любого регрессного иска, который такая сторона может предъявить другим несущим ответственность сторонам.

Совокупная ответственность

13. Было выражено общее согласие с принципом, который закрепляется в пункте 6 и согласно которому, если все ответчики по иску имеют право ссылаться на положения проекта документа об ограничении ответственности, истец не может требовать от заключившего договор перевозчика и/или морской исполняющей стороны совокупной суммы, превышающей общие пределы ответственности, предусмотренные в проекте документа.

Взаимный зачет – исключение неморских исполняющих сторон

14. Был рассмотрен вопрос о взаимном зачете ущерба среди ответчиков по данному требованию и обсуждены различные возможные сценарии. Было выражено беспокойство в связи с тем, каким образом принцип совокупной ответственности будет функционировать в случае одновременного применения различных режимов ответственности, что может привести к объединению в одном требовании ответчиков, которые могут ссылаться на совокупное ограничение ответственности, и ответчиков, которые не могут этого делать. Так, например, если ответственность несут как морские, так и неморские исполняющие стороны и для неморских сторон установлены более высокие пределы ответственности в соответствии с применимым правом, пункт 6 не должен устанавливать более низкий предел ответственности для таких неморских сторон. В то же время, если возмещение будет выплачиваться на основании норм другого режима ответственности в случае, когда истец требует возмещения в иске, поданном непосредственно против неморской исполняющей стороны, а затем в иске против заключившего договор перевозчика, возмещение, причитающееся с неморской исполняющей стороны, должно быть зачтено против суммы, истребуемой от заключившего договор перевозчика. Был

приведен также другой пример, когда предел ответственности нарушается в отношении одного из ответчиков по причинам преднамеренного неправомерного поведения, однако такой предел продолжает действовать в отношении других ответчиков. Для того чтобы снять основания для беспокойства по некоторым из этих вопросов, Рабочая группа в целом решила, что пункт 6 должен применяться как к заключившему договор перевозчику, так и к морским исполняющим сторонам, но в нем следует четко указать, что он не предназначен для применения в отношении неморских исполняющих сторон.

15. В отношении возможной формулировки пункта 6 было предложено заменить слова "всех таких лиц" ссылкой на заключившего договор перевозчика и морские исполняющие стороны. В противном случае предлагалось использовать следующую формулировку пункта 6: "Без ущерба для статьи 19 совокупная ответственность всех таких лиц, в том что касается ответственности заключившего договор перевозчика и любой морской исполняющей стороны, не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящим документом". Было также высказано мнение о том, что вопрос о взаимном зачете должен решаться в соответствии с применимым внутренним правом. Еще одно предложение состояло в том, что при подготовке пересмотренного проекта пункта 6 можно было бы воспользоваться текстом статьи 10 Гамбургских правил.

Место пунктов 5 и 6

16. Было высказано мнение о том, что пункты 5 и 6 следует объединить и что, поскольку они должны применяться в отношении как заключивших договор перевозчиков, так и морских исполняющих сторон, их следует перенести из статьи 15, возможно, в положение, касающееся ограничения ответственности.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 6

17. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- в проект положения следует внести надлежащее разъяснение, с тем чтобы отразить консенсус, достигнутый в отношении значения термина "солидарная ответственность";
- общий принцип в отношении совокупных требований, закрепленный в пункте 6, является уместным;
- пункты 5 и 6 должны применяться в отношении как заключивших договор перевозчиков, так и морских исполняющих сторон;
- пункты 5 и 6 следует выделить из проекта статьи 15 в отдельное положение;
- необходимо продолжить обсуждения в отношении целесообразности разработки унифицированного правила по вопросу о взаимном зачете, в отсутствие которого, возможно, необходимо будет предусмотреть, что этот вопрос должен регулироваться в соответствии с применимым внутренним правом;
- Секретариату следует подготовить пересмотренный проект, принимая во внимание различные возможные решения по вопросу о

взаимном зачете, на основе изложенных выше мнений и предложений.

Проект статьи 16. Задержка

18. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 16, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Общая дискуссия

19. Были выражены сомнения в отношении того, следует ли вообще рассматривать в проекте документа вопрос о задержке в сдаче. В поддержку исключения проекта статьи 16 было высказано мнение о том, что этот вопрос носит чисто коммерческий характер и поэтому должен решаться заинтересованными сторонами в контексте их договорных отношений. Было указано, что исходя из этого вопрос о задержке в сдаче не рассматривается в Гаагских правилах. Были приведены примеры ситуаций, когда положение, в котором уделяется чрезмерное внимание задержке в сдаче, может не учитывать некоторые установившиеся обычаи и виды договорной практики или даже наносить ущерб безопасности морских перевозок. Тем не менее преобладающее мнение состояло в том, что вопрос о задержке в сдаче должен быть урегулирован, и, как это сделано в других действующих режимах ответственности, включая такой режим морских перевозок как Гамбургские правила, может быть соответствующим образом рассмотрен в проекте документа.

Пункт 1

Задержка, когда стороны прямо согласовали срок сдачи

20. Была выражена общая поддержка мнению о том, что перевозчик может нести ответственность за нарушение своего обязательства сдать груз в течение срока, который был им прямо согласован. В качестве редакционного предложения было высказано мнение о том, что слова "срок, прямо определенный соглашением", используемые в статье 5(2) Гамбургских правил, являются более точными, чем существующая формулировка проекта положения.

Задержка, когда стороны прямо не согласовали срок сдачи

21. Обсуждения были сосредоточены на вопросе о том, должен ли в таком случае перевозчик нести ответственность за сдачу груза после истечения "срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика". Против ссылки на "разумный срок" были высказаны возражения на том основании, что она является слишком субъективной, неточной, открытой для широкого толкования местными судами, и таким образом может привести к повышению несогласованности в международной юриспруденции. В связи с этим было также указано, что установление обязательства перевозчика сдать груз в течение "разумного срока" приведет к дальнейшему нарушению баланса обязательств между перевозчиками и грузоотправителями, баланса, который уже был изменен в ущерб перевозчикам в результате снятия исключения на основе навигационной ошибки (см. A/CN.9/544, пункт 127). В ответ было указано, что, хотя в пункте 1

может устанавливаться определенное обязательство перевозчика, следует учитывать, что пункт 2 предусматривает существенное ослабление такого обязательства в результате ограничения ответственности перевозчика за косвенные убытки в случае задержки в сдаче.

22. Преобладающее мнение состояло в том, что субсидиарная норма, аналогичная положению, заключенному в квадратные скобки в конце пункта 1, является необходимой для того, чтобы отразить общий принцип, согласно которому сдача груза должна производиться без необоснованной задержки. Было указано, что ссылка на "особенности вида транспорта" или "конкретные обстоятельства рейса" обеспечивает вполне достаточные гарантии для установившихся видов коммерческой практики, которые, как отмечалось, допускают определенную степень непоследовательности применения такого принципа. Было дано разъяснение о том, что субсидиарная норма необходима также для того, чтобы избежать исключения ответственности перевозчика в ситуациях, когда срок сдачи подразумевается, хотя прямо и не согласован сторонами. Было указано также, что в случае исключения субсидиарной нормы, содержащейся в пункте 1, этот вопрос будет регулироваться в соответствии с внутригосударственным правом, а такое решение будет означать необоснованный отход от общей цели содействия унификации права.

23. В отношении обстоятельств, перечисленных в конце пункта 1, было высказано предложение добавить ссылку на "особенности груза". В соответствии с другим предложением заключительную формулировку этого пункта следует упростить по аналогии с положениями статьи 5(2) Гамбургских правил, в которой содержится только ссылка на "конкретные обстоятельства". Еще одно мнение состояло в том, что ссылку на "условия договора" следует в любом случае сохранить в качестве обязательного условия. В отношении согласованности терминологии был задан вопрос об использовании термина "place of destination". Было высказано мнение о том, что следует проанализировать текст проекта документа, с тем чтобы избежать проведения необоснованного разграничения в английском тексте между словами "place" и "location", а также снять неопределенность по вопросу о том, относится ли понятие location к месту сдачи по договору или же фактическому месту сдачи. В порядке редакционного замечания было предложено исключить как излишние слова "при отсутствии такого соглашения".

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 1

24. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- в проекте документа следует отразить принцип, в соответствии с которым перевозчик должен нести ответственность за задержку в сдаче, причем подобная ответственность должна основываться на вине перевозчика;
- субсидиарную норму в конце этого пункта следует сохранить без квадратных скобок;
- Рабочая группа приняла к сведению упомянутые выше предложения в отношении подробной формулировки пункта 1 при том понимании, что обсуждение окончательной формулировки, возможно, необходимо будет продолжить на одной из будущих сессий на основе

пересмотренного проекта, который будет подготовлен Секретариатом.

Пункт 2

"ущерб, который не является результатом утраты или повреждения перевозимого груза"

25. Была выражена широкая поддержка предложению сохранить в проекте документа положение, ограничивающее ответственность перевозчика за косвенные убытки (именуемые также "чисто экономические потери") в результате задержки в сдаче. Было указано, что такое положение обычно содержится в международных документах, регулирующих железнодорожные и автомобильные перевозки. Что касается формулировки этого положения, то широкую поддержку получило мнение о том, что ситуацию, когда причиняются косвенные убытки, следует описать, используя более четкую и менее громоздкую формулировку, чем формулировка существующего пункта 2 ("ущерб, который не является результатом утраты или повреждений перевозимого груза").

"[в ... раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз]"

26. Был задан вопрос о том, почему необходимо использовать особый метод (т.е. ссылаться на фрахт) для определения объема ответственности перевозчика за косвенные убытки (и ограничения такой ответственности) вместо того, чтобы использовать общий метод (т.е. ссылаться на стоимость груза), который предусмотрен в проектах статей 17 и 18 для исчисления возмещения в случае утраты или повреждения груза. Было дано разъяснение о том, что косвенные убытки концептуально отличаются от повреждения груза и могут быть не связаны со стоимостью груза. Для иллюстрации такого различия было указано, что в ряде действующих транспортных законов и международных документов содержится ссылка на фрахт для исчисления возмещения за косвенные убытки. В то же время было также указано, что сумма косвенных убытков может быть существенно выше стоимости груза, в то время как фрахт, как правило, соответствует небольшой части такой стоимости. Предложение объединить оба метода на основе формулировки "[в ... раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз, или пределу ответственности, установленному в статье 18, в зависимости от того, какая сумма выше]" не получило значительной поддержки.

27. Особое внимание в ходе обсуждения было уделено вопросу о коэффициенте, который будет применяться, если будет решено использовать ссылку на фрахт. Существенная поддержка была выражена предложению ограничить на низком уровне сумму компенсации, причитающейся с перевозчика за косвенные убытки в случае задержки в сдаче. Соответственно было высказано мнение о том, что такой предельный уровень не должен превышать (более чем в один раз) сумму фрахта, подлежащего уплате за задержанный сдачей груз. Предложение рассмотреть возможность применения альтернативных коэффициентов в размере 2,5 или 4 для продолжения обсуждений не получили существенной поддержки. Серьезное беспокойство было выражено в отношении возможности превышения пределов такого

возмещения в соответствии со статьей 19 (продолжение обсуждений см. пункты 52–62 ниже).

Свобода договора

28. В качестве еще одного метода ограничения последствий положения, устанавливающего ответственность перевозчика за косвенные убытки при задержке в сдаче груза, было предложено обусловить применение пункта 2 соблюдением принципа свободы договора сторон. Мнение, которого придерживалось значительное число делегаций, состояло в том, что такая ссылка на свободу договора может противоречить общему принципу, закрепленному, исходя из соображений публичной политики, в пункте 1 (см. пункт 22 выше). Тем не менее было также принято решение о том, что рассмотрение этого вопроса, возможно, необходимо будет продолжить в рамках проекта статьи 19 применительно к утрате права ограничивать ответственность, а также в контексте общего обсуждения вопроса об автономии сторон в рамках главы 19. В связи с этим было указано, что предложение о пересмотре пункта 2 на основе принципа свободы договора было выдвинуто в пункте 40 документа A/CN.9/WG.III/WP.34.

Возможность преобразования в полную утрату

29. С учетом статьи 20(1) Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) было высказано предложение о том, что после истечения установленного предельного срока в 90 дней с момента, когда перевозчик принял груз, факт несдачи груза будет рассматриваться в качестве убедительного доказательства утраты груза, а правомочное лицо может считать такой груз потерянным. Хотя это предложение получило определенную поддержку, было указано, что подобное положение может необоснованно усложнить проект документа, особенно с учетом того, что могут потребоваться дополнительные положения для избежания выплаты чрезмерного возмещения, если груз будет обнаружен по истечении срока в 90 дней. Такие вопросы, как передача права собственности на груз перевозчику или предоставление грузополучателю возможности выбора между грузом и возмещением, были в целом сочтены слишком сложными и требующими чрезмерной детализации, поэтому их рассмотрение в проекте документа не представляется необходимым.

Место пункта 2

30. Было высказано мнение о том, что пункт 2, возможно, лучше включить в статью 18. Общую поддержку получило мнение о том, что этот вопрос, возможно, необходимо будет вновь рассмотреть на одной из будущих сессий.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 2

31. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

– предельные размеры суммы, подлежащей уплате за косвенные убытки в случае задержки в сдаче, следует рассчитывать на основе ссылки на фрахт;

– в пункт 2 для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий будут включены слова "[в один раз] кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз";

– в начале пункта 2 будут включены слова "[Если не согласовано иное]", а также сноска с указанием на то, что рассмотрение этого вопроса необходимо будет продолжить в контексте проекта статьи 19 и главы 19. Для содействия обеспечению единообразия при толковании проекта документа следует включить положение, аналогичное статье 7(1) Конвенции Организации Объединенных Наций о купле–продаже.

Проект статьи 17. Исчисление возмещения

32. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 17, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Пункт 1

Общая дискуссия

33. Содержание пункта 1 получило широкую поддержку в Рабочей группе. Тем не менее были высказаны определенные редакционные замечания. Поддержку получило предложение использовать в проекте документа согласованную терминологию и обеспечить согласование формулировки "в месте и в момент сдачи груза в соответствии с договором перевозки" в пункте 1 с текстом, который используется в проекте статьи 7, причем предпочтение было отдано формулировке, используемой в проекте статьи 7. В свете обсуждений, состоявшихся в Рабочей группе в отношении проекта статьи 16, было высказано также мнение о том, что, возможно, целесообразно разработать отдельную статью по вопросу исчисления ущерба в результате задержки.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 1

34. После обсуждения Рабочая группа одобрила содержание пункта 1 при условии внесения Секретариатом редакционных изменений для обеспечения согласованности с проектом статьи 7.

Пункт 2

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 2

35. После обсуждения Рабочая группа одобрила содержание пункта 2.

Пункт 3

Общая дискуссия

36. Было указано, что цель данного пункта состоит в разъяснении Гаагско–Висбийских правил, в которых не содержится четкого указания на то, имеет ли истец право на возмещение косвенных убытков. Данный пункт предназначен для того, чтобы позволить сторонам договора перевозки обеспечивать возмещение за косвенные убытки, если они прямо выражают свое намерение в отношении этого

в соответствии с проектом статьи 88. Было выражено определенное беспокойство в отношении режима косвенных убытков, а также очевидной поддержки в этом пункте одностороннего обязательного характера проекта документа, как это в настоящее время предусмотрено в проекте статьи 88, в соответствии с которым перевозчик или исполняющая сторона могут договориться об увеличении объема своих обязанностей или обязательств.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 3

37. После обсуждения Рабочая группа одобрила содержание пункта 3.

Проект статьи 18. Пределы ответственности

38. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 18, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Пункт 1

Уровень ограничения ответственности

39. В Рабочей группе было достигнуто согласие по вопросу о том, что еще не настало время проводить обмен мнениями в отношении надлежащего уровня ограничения ответственности, который следует предусмотреть в пункте 1. Были высказаны мнения о том, что предпочтение, возможно, будет отдано увеличению объема ответственности по сравнению с уровнем Гаагско–Висбийских правил и что некоторые государства поддержат низкий уровень ограничения. Широкую поддержку получило предложение провести исследование по различным уровням ограничения ответственности в различных государствах, а также в отношении различных транспортных режимов. ММК предложил распространить среди своих членов вопросник в отношении уровней ограничения, применимых к требованиям при морских перевозках, а также в отношении любой имеющейся информации о стоимости груза. Кроме того, государства – члены Рабочей группы и государства, участвующие в ее работе в качестве наблюдателей, согласились представить Секретариату информацию относительно пределов ответственности в их различных внутренних транспортных режимах, а также любые имеющиеся статистические данные в отношении объема требований, с тем чтобы способствовать проведению предлагаемого исследования. Секретариату было предложено запросить у Международной морской организации (ИМО) информацию относительно показателей темпов инфляции и пределов ответственности, например в контексте Афинской конвенции.

Процедура внесения изменений

40. Было предложено предусмотреть в проекте документа процедуру оперативного внесения изменений, с тем чтобы согласованный уровень ограничения можно было корректировать без возобновления переговоров по всему документу. Было указано, что процедура оперативного внесения изменений была предложена в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34. Было также высказано мнение о том, что в качестве основы можно было бы использовать процедуру внесения изменений, предусмотренную в Афинской

конвенции. Предложение о включении процедуры внесения изменений в проект документа получило широкую поддержку.

Экономический ущерб и "в связи с грузом"

41. Было указано, что слова "в связи с грузом" были взяты из статьи IV.5.a Гаагско-Висбийских правил, цель которой состояла в том, чтобы охватить потери, вызванные снижением рыночной стоимости груза в течение периода задержки, но в то же время не охватывать экономический ущерб. Было высказано мнение о том, что, если не будет решено охватить в проекте документа чисто экономический ущерб, то необходимо будет использовать другую формулировку, например слова "ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза или за задержку в сдаче". Определенную поддержку получило предложение исключить слова "или в связи с". Кроме того, было высказано мнение о том, что исключение экономического ущерба из пункта 1 достигается за счет вводной формулировки "с учетом положений статьи 16 (2)".

42. Были высказаны сомнения относительно обоснованности вышеизложенного толкования формулировки "в связи с грузом" и относительно целесообразности ее исключения. Было высказано мнение о том, что эта формулировка предназначена для того, чтобы охватить не только повреждение груза, но также повреждение, вызванное другими обстоятельствами, например ненадлежащей сдачей груза или указанием неправильных данных о грузе в коносаменте. Были высказаны решительные возражения против исключения этой формулировки. Было указано, что, если эта формулировка призвана охватить указание неправильных данных и ненадлежащую сдачу, то ее, возможно, лучше выделить в отдельную статью, которая будет предусматривать иной метод исчисления возмещения. Кроме того, было указано, что, если последнее толкование этой формулировки является правильным, то слова "в связи с грузом", возможно, следует включить также в проект статьи 14 (A/CN.9/WG.III/WP.36). Как это отмечалось в ходе предшествующих обсуждений в Рабочей группе, формулировка "в связи с грузом" встречается в ряде других проектов статей, и поэтому была высказана рекомендация о том, что Секретариату следует рассмотреть вопрос о целесообразности ее использования (см. пункты 44, 58, 89 и 91 ниже).

Возможный альтернативный текст

43. Определенную поддержку получило предложение заменить пункт 1 альтернативным текстом, который воспроизводится в сноске 92 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 1

44. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- текст пункта 1 является в целом приемлемым;
- формулировку "в связи с" следует заключить в квадратные скобки в этом и других проектах статей для дальнейшего рассмотрения и обсуждения;

– ММК и государства – члены Рабочей группы, а также государства, участвующие в ее работе в качестве наблюдателей, представят Секретариату данные для подготовки сравнительного исследования по вопросу об уровнях ограничения ответственности за утрату и задержку в сдаче в различных транспортных режимах, включая любые имеющиеся статистические данные о требованиях;

– Секретариату следует попытаться получить от ИМО информацию о показателях темпов инфляции применительно к пределам ответственности;

– Секретариату будет предложено подготовить проекты положений в отношении процедуры оперативного внесения изменений для пересмотра пределов ответственности, используя существующие модели и учитывая высказанные предложения.

Пункт 2

Общая дискуссия

45. Было указано, что по пункту 2 были недавно проведены продолжительные обсуждения (A/CN.9/544, пункты 43–50) и что мнения в Рабочей группе разделились практически поровну между теми, кто выступал за сохранение этого пункта, и теми, кто выступал за его исключение. В тот момент было принято решение сохранить данное положение в квадратных скобках до принятия Рабочей группой решения по вопросу о пределах ответственности, устанавливаемых в пункте 1.

Задержка в сдаче

46. Было высказано мнение о том, что задержку в сдаче следует рассматривать в пункте 2 таким же образом, как и утрату или повреждение груза. В то же время отмечалось, что задержки в сдаче при перевозке различными видами транспорта будут, как правило, надлежащим образом подтверждаться документально, поскольку груз будет перегружаться с одних видов транспорта на другие, в результате чего доказывание задержки будет сопряжено с меньшими проблемами, чем доказывание скрытого повреждения. В ответ было указано, что, если предел ответственности за ущерб, вызванный задержкой, в проекте статьи 16 будет сохранен на низком уровне, то перевозчики, возможно, будут практически не заинтересованы в установлении того, имела ли место задержка, если невозможно будет предусмотреть для перевозчиков более высокий предел ответственности. В то же время было подчеркнуто, что установление места, в котором произошла задержка, будет на практике отвечать интересам перевозчика, который сможет предъявить регрессный иск стороне, вызвавшей задержку. Были заданы вопросы о том, не будет ли соответствующее правило слишком благоприятным для сторон, заинтересованных в грузе, поскольку зачастую довольно трудно определить, что являлось реальной причиной задержки, например в случае задержки на один день железнодорожным перевозчиком, в результате которой в конечном счете контейнер не попадает на судно. Была выражена поддержка в отношении как включения, так и исключения аналогичного пункту 2 положения, касающегося задержек в сдаче.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 2

47. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- текст пункта 2 будет сохранен в квадратных скобках;
- ссылка на задержку в сдаче будет включена в текст пункта 2 в квадратных скобках для продолжения обсуждения данного вопроса.

Пункт 3

Общая дискуссия

48. Было указано, что этот пункт соответствует хорошо известному положению о контейнерных перевозках в Гаагско–Висбийских правилах. Была выражена широкая поддержка в отношении текста этого пункта, однако был задан вопрос относительно целесообразности использования ограничивающей оговорки. Было высказано предложение относительно включения поддонов в этот пункт, а также предложено включить поддоны на основании определения понятия "контейнер" в проекте статьи 1. Было также высказано мнение о том, что можно было бы рассмотреть в качестве возможного варианта установление отдельного предела ответственности для контейнеров, с тем чтобы снять оговорку в отношении упаковки.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 3

49. После обсуждения Рабочая группа одобрила содержание пункта 3 и отметила, что обсуждение определения понятия "контейнер" в проекте статьи 1, возможно, необходимо будет продолжить, с тем чтобы обеспечить включение в это определение поддонов.

Пункт 4

Общая дискуссия

50. Рабочая группа выразила общее удовлетворение в связи с пунктом 4. Было указано, что этот пункт предусматривает определение курса валюты на дату вынесения решения, что не позволяет воспользоваться колебаниями валютных курсов при применении этого пункта. Был задан вопрос о том, нельзя ли исключить последнее предложение этого пункта, поскольку оно повторяет положения других конвенций и, по-видимому, представляет исключительно исторический интерес. Было предложено включить в этот пункт ссылку на "дату арбитражного решения" или "дату окончательного арбитражного решения". В то же время были высказаны предостережения в отношении того, что изменение такого хорошо известного текста может иметь нежелательные последствия.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 4

51. После обсуждения Рабочая группа одобрила содержание пункта 4.

Проект статьи 19. Утрата права на ограничение ответственности

52. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 19, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Общая дискуссия

53. Было выражено общее согласие с закрепленным в статье 19 принципом, в соответствии с которым предел ответственности может быть снят в определенных исключительных обстоятельствах. Было сочтено, что вопрос о том, насколько широко такие обстоятельства должны признаваться в проекте документа, необходимо решать на сбалансированной основе с учетом решения, которое будет принято относительно сумм, которые будут указаны для таких пределов, особенно в соответствии с проектами статей 18 и 16. Было указано, что если будут предусмотрены более высокие пределы ответственности, то, возможно, будет оправданным рассматривать такие пределы в качестве практически не подлежащих снятию на практике.

Ссылки на статью 16(2) и на "задержку в сдаче"

54. Было высказано мнение о том, что было бы нецелесообразно ставить знак равенства между намерением вызвать задержку в сдаче и намерением причинить экономический ущерб грузополучателю. В качестве разъяснения было указано, что при некоторых видах перевозок "замедление движения", "регистрация грузов сверх грузоподъемности" или другие виды преднамеренного поведения перевозчика, в результате которых возникает задержка в сдаче, являются обычными явлениями. Задержка может также произойти в результате преднамеренного навигационного решения, принятого в интересах сохранения груза, например в целях избежания шторма. Таким образом, простое намерение вызвать задержку (приемлемое в некоторых обстоятельствах) следует отличать от намерения вызвать задержку с пониманием вероятности экономического ущерба для грузополучателя (ситуации, когда предел ответственности не подлежит применению). Было высказано мнение о том, что при рассмотрении вопроса о задержке, возможно, необходимо будет провести аналогичное разграничение в проекте статьи 19 и в проекте статьи 16(1) между задержкой, если срок сдачи указан в договоре, и неоправданной задержкой в отсутствие такого указания. В качестве альтернативного решения был предложен следующий возможный дополнительный пункт, посвященный вопросу о задержке в сдаче:

> "Ни перевозчик, ни любое лицо, упомянутое в статье ..., не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статье 16(2) настоящего документа, или на более высокий предел ответственности, как это предусмотрено в договоре перевозки, если истец доказывает, что ущерб, обусловленный задержкой, является результатом личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенных либо с намерением причинить такой ущерб, обусловленный задержкой, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба, обусловленного задержкой".

Возможная ссылка на статью 17

55. Было высказано мнение о том, что в перечень положений, устанавливающих предел ответственности, следует включить ссылку на статью 17, поскольку статья 17 имеет такие же последствия, как и ограничение ответственности. В ответ было указано, что цель этого проекта статьи состоит не в установлении предела ответственности, а просто в том, чтобы предусмотреть определенный метод исчисления возмещения.

Свобода договора

56. В отношении возможности установления такого предела ответственности, который ни при каких обстоятельствах не будет подлежать снятию, в результате закрепленного в договоре соглашения сторон (возможно, на основе конкретного положения, если договор перевозки заключается в результате свободных переговоров, или же в случае договора присоединения – на основе упоминания в любом транспортном документе), общее мнение состояло в том, что в случае преднамеренного неправомерного поведения или безответственного поведения перевозчика такие закрепленные в договоре соглашения следует рассматривать в качестве положений, противоречащих публичной политике, и они не должны признаваться в проекте документа.

57. В то же время было высказано мнение о том, что в статью 19, возможно, потребуется включить ссылку на условия договора перевозки, с тем чтобы отразить те условия, при которых более высокий предел ответственности, предусмотренный на основе соглашения сторон (или же более низкий предел ответственности, в зависимости от того, какое решение будет принято в отношении главы 19), может быть снят в исключительных обстоятельствах. В ответ было указано, что случай, когда стороны договариваются о более высоком пределе ответственности, уже охвачен в статье 18, а случай, когда в соглашении о морских линейных перевозках (МСЛП) предусматривается более низкий предел ответственности, по-видимому, не будет попадать в сферу применения проекта документа в соответствии с главой 19.

"повреждение груза или в связи с грузом"

58. Широкую поддержку получило мнение о том, что вопрос об использовании слов "в связи с" следует решать так же, как и в проекте статьи 18.

"[личного] действия или бездействия"

59. Было указано, что обязательство предоставить доказательства в отношении личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность (например, заключившего договор перевозчика), означает, что ограничение ответственности практически не подлежит снятию. Широкую поддержку получило предложение распространить сферу действия проекта статьи 19 на ситуацию, когда речь идет о преднамеренных действиях или безответственном поведении служащего или агента заключившего договор перевозчика. Согласно другому предложению, следует использовать слова "действие или бездействие перевозчика или любого лица, упомянутого в проекте статьи 14 бис". Было выражено также беспокойство в связи с тем, каким образом

можно доказать, что имело место "личное" действие или бездействие какого-либо корпоративного органа.

60. Была выражена решительная поддержка сохранению ссылки на личное действие или бездействие лица, ссылающегося на права ограничивать ответственность, при исключении действий или бездействия служащих или агентов такого лица. Было указано, что предел ответственности, практически не подлежащий снятию, может способствовать значительному сокращению числа судебных споров. Было также указано, что цель проекта документа отнюдь не состоит в установлении режима косвенной ответственности, в результате которого могут возникнуть серьезные проблемы в отношении возможного соотношения между проектом документа и режимами ответственности, применимыми к неморским субподрядчикам. Вполне возможной является ситуация, когда в соответствии с режимом ответственности, применимым к субподрядчику, предел ответственности будет применяться в тех случаях, когда такой предел не будет подлежать применению в соответствии со статьей 19 в отношении заключившего договор перевозчика. Было высказано мнение о том, что для случая, когда такая ситуация будет возникать, необходимо будет предусмотреть положения, симметричные положению, содержащемуся в проекте статьи 18(2), для обеспечения того, чтобы в том случае, если подрядчик, поведение которого явилось причиной повреждения, защищен не подлежащим снятию пределом ответственности в соответствии с правом, применимым за пределами проекта документа, такой предел ответственности распространялся и на лицо, несущее ответственность в соответствии с проектом статьи 19. В ответ на беспокойство, которое было выражено в отношении "личного" действия или бездействия корпоративного органа, было указано, что такого рода "корпоративный орган" обычно учреждается в форме юридического лица и что понятие "личного действия или бездействия" широко используется в морском праве и охватывает, согласно общему пониманию, управляющих такого юридического лица. Для устранения оснований для подобного беспокойства было предложено заменить слова "личное действие или бездействие" словами "действие или бездействие с ведома или при осведомленности".

"*вследствие безответственности*"

61. Было высказано мнение о том, что ссылка на "безответственное" поведение лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, привносит неопределенность и допускает субъективное толкование национальными судами. Было предложено предусмотреть возможность снятия пределов ответственности только в случаях "преднамеренного или мошеннического" поведения.

Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 19

62. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- ссылку на статью 15(3) и (4) следует заменить ссылкой на "статью 14 бис";
- слова "[или как это предусмотрено в договоре перевозки,]" следует сохранить в квадратных скобках до обсуждения главы 19;

- обсуждение вопроса о задержке следует продолжить на основе пересмотренного проекта, который будет подготовлен Секретариатом с целью отражения вышеизложенных предложений;
- слово "личного" следует сохранить без квадратных скобок;
- обсуждение предложения добавить ссылку на статью 17, возможно, необходимо будет продолжить в контексте главы 19.

Проект статьи 20. Уведомление об утрате, повреждении или задержке

63. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 20, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Пункт 1

Цель пункта 1

64. Была выражена широкая поддержка в отношении обоснованности презумпции, создаваемой в пункте 1. Было указано, что аналогичное положение включается в документы по морскому праву с того момента, как эта презумпция впервые появилась в статье III.6 Гаагских правил, и что в связи с ее применением с тех пор не возникало существенных проблем. Рабочая группа отметила, что эта презумпция была включена в Гаагские правила для того, чтобы исключить ситуацию, когда непредставление уведомления об ущербе в течение установленного срока приводило к полной утрате права представлять требования в отношении возмещения ущерба. В Гаагских правилах предполагалось четко указать, что неспособность направить такое уведомление приводит лишь к утрате истцом права ссылаться на презумпцию того, что повреждение груза произошло в период ответственности перевозчика и до сдачи им груза получателю. Кроме того, Рабочая группа заслушала следующий пример в отношении действия такого положения: перевозчик сдает груз агенту грузополучателя, который затем передает их грузополучателю, который в свою очередь не осматривает груз и не направляет перевозчику уведомление о повреждении в течение установленного срока. В результате грузополучатель утрачивает право ссылаться на данную презумпцию, и ему необходимо доказать, что повреждение произошло до сдачи груза агенту грузополучателя. Отмечалось, что эта презумпция отвечает интересам как грузополучателя, который может ссылаться на данную презумпцию и который пользуется также защитой от применения весьма непродолжительных сроков для направления уведомления, которые могут быть установлены в договоре перевозки, так и перевозчика, который получает уведомление о повреждении груза своевременно и таким образом может приступить к сбору доказательств, пока они еще являются доступными.

65. Тем не менее были выражены определенные сомнения в отношении необходимости пункта 1 с учетом очевидного отсутствия каких-либо юридических последствий в случае ненаправления требуемого уведомления. Поскольку направление уведомления или неспособность направить такое уведомление не оказывают никакого воздействия на соответствующее бремя доказывания для перевозчика или для истца, которое предусмотрено в общем

режиме ответственности в проекте статьи 14, возникает вопрос о том, существует ли вообще какая-либо необходимость в пункте 1. С учетом решения Рабочей группы о том, что презумпция, создаваемая в пункте 1, в целом является полезной, было решено попытаться улучшить формулировку пункта 1, с тем чтобы разъяснить порядок ее применения и последствия, связанные с ненаправлением уведомления. Было также высказано мнение о том, что в процессе совершенствования формулировки следует разъяснить различие между направлением уведомления о наличии повреждения или утраты, что является целью пункта 1, и предоставлением доказательств в отношении повреждения или утраты, что может потребоваться только позже для обоснования иска.

66. Для отражения некоторых из вышеизложенных мнений и предложений Рабочей группе был представлен следующий пересмотренный текст пункта 1:

> "1. Уведомление об утрате или повреждении груза [или в связи с грузом], указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, делается [грузополучателем или от его имени] перевозчику или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение [трех рабочих дней] [разумного срока] [__ рабочих дней в месте сдачи груза] [__ календарных дней] после сдачи груза. [Суд [может принять] [принимает] во внимание неспособность сделать такое уведомление при принятии решения о том, выполнил ли истец свои обязательства в отношении бремени доказывания в соответствии со статьей 14(1).] Такое уведомление не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки груза грузополучателем и перевозчиком или исполняющей стороной, на которую возлагается ответственность".

67. Некоторые участники приветствовали пересмотренный текст в качестве улучшения, поскольку в нем снята презумпция первоначального варианта пункта 1 и он напоминает сторонам, что ненаправление уведомления может затруднить процесс доказывания. Отмечалось, что заключенный в квадратные скобки текст позволит также воспрепятствовать вынесению судами решений о каких-либо дополнительных санкциях за ненаправление уведомления. В то же время была также выражена поддержка первоначальному тексту пункта 1, особенно с учетом того факта, что этот текст хорошо известен, что он существует в ряде других транспортных режимов и что поэтому он знаком судьям во многих правовых системах. Одно из замечаний, высказанных в отношении пересмотренного текста, касалось недостаточной ясности предложения, заключенного в квадратные скобки, а также нежелательности создания впечатления о том, что судам рекомендуется определенный метод оценки доказательств. Кроме того, определенную поддержку получило предложение полностью исключить пункт 1.

Сроки направления уведомления

68. Рабочая группа в целом придерживалась мнения о том, что, если пункт 1 будет решено сохранить, "разумный срок" не является надлежащим сроком, в течение которого перевозчику или исполняющей стороне должно быть направлено уведомление о скрытом повреждении, поскольку эта формулировка не обеспечивает надлежащих указаний для коммерческих сторон. Было указано, что в соответствии с Гаагскими и Гаагско–Висбийскими правилами такое

уведомление должно быть сделано в течение трех дней. Предлагались различные сроки, включая 3, 7, 10 и 15 дней. Было также высказано мнение о том, что в любом случае в интересах справедливости выбранный срок должен исчисляться определенным количеством рабочих дней, а не календарных дней, особенно если для направления уведомления будет выбран непродолжительный срок.

69. Был задан вопрос о том, должен ли срок направления уведомления относиться к "месту сдачи" или к "месту окончательной сдачи". Было предложено включить в текст формулировку "___ рабочих дней в месте фактической сдачи груза". Было высказано мнение о том, что могут возникнуть практические трудности, связанные с истечением срока направления уведомления, в том случае, если будет предусмотрен непродолжительный срок, который истечет до того, как дорожный перевозчик, получивший груз в порту, сдаст его грузополучателю, особенно поскольку такой дорожный перевозчик вряд ли согласится выступать в качестве агента грузополучателя и вряд ли будет распаковывать груз для обнаружения скрытого повреждения. Тем не менее было указано, что эта проблема будет возникать только в том случае, если договор перевозки заключен на основе "от порта до порта", а не на основе "от двери до двери", поскольку цель данного положения состоит в распределении риска, связанного с любой неопределенностью относительно того, где возникло повреждение. Было указано, что, если договор перевозки заключен на основе "от порта до порта", такой риск должен нести грузополучатель, как только его агент получает груз в свое распоряжение, однако было указано, что, поскольку большая часть договоров заключается на основе "от двери до двери", эта проблема будет возникать гораздо реже. Эта позиция получила определенную поддержку, и было указано, что именно по этой причине были высказаны определенные предостережения в отношении включения в проект документа смешанных договоров перевозки и экспедирования, упомянутых в проекте статьи 9.

70. Был также задан вопрос относительно применения пункта 1 в некоторых портах, где перевозчик осуществляет сдачу груза сторонам, находящимся под контролем государства, например таможенным органам, когда ни от перевозчика, ни от грузополучателя не зависит, сколько времени пройдет, прежде чем груз будет фактически сдан грузополучателю. Поэтому было высказано мнение о том, что течение срока направления уведомления в соответствии с пунктом 1 должно начинаться только в тот момент, когда грузополучатель физически получает груз.

71. Преобладавшее мнение состояло в том, что семь дней являются вполне достаточным сроком для направления уведомления.

Форма уведомления

72. Было выражено беспокойство в связи с тем, что в пункте 1 не указано, в какой форме следует направлять уведомление. Хотя отмечалось, что стороны в большинстве случаев будут направлять письменное уведомление для целей доказывания, независимо от наличия соответствующего требования, по мнению Рабочей группы, было бы желательно четко указать, что уведомление следует направлять в письменной форме, как это предусмотрено в статье 19(1) Гамбургских правил и в статье III.6 Гаагских правил, или что его можно сделать с помощью электронных средств. Отмечалось, что в проекте статьи 5, которая

еще не рассматривалась Рабочей группой, предусматривается, что в соответствии с проектом документа уведомление следует направлять в письменной или электронной форме.

Стороны, которые должны направлять и получать уведомление

73. Было выражено беспокойство в отношении заключенной в квадратные скобки формулировки о том, что уведомление должно быть сделано "[грузополучателем или от его имени]". Было указано, что такое требование, если оно будет одобрено Рабочей группой, может необоснованно ограничить круг сторон, которые могут направлять уведомление об утрате или повреждении. Кроме того, было высказано мнение о том, что круг сторон, которым может быть направлено уведомление, следует расширить, предусмотрев помимо "перевозчика или исполняющей стороны" агентов перевозчика или исполняющей стороны. Это предложение получило определенную поддержку.

74. Отмечалось, что уведомление в соответствии с пунктом 1 должно быть сделано перевозчику или исполняющей стороне, однако применяемая в проекте документа сетевая система предусматривает, что помимо положений проекта документа могут применяться другие правила в отношении уведомления об утрате, повреждении или задержке в отношении сухопутного этапа в соответствии с конкретным договором перевозки. Поэтому было высказано мнение о том, что было бы целесообразно включить в проект статьи 20 правило примерно следующего содержания: "Считается, что требования в отношении формы и сроков направления уведомления о повреждении соблюдены также и в том случае, если соответствующие положения, которые могут быть применимы в отношении договора перевозки, охватывающего последний этап перевозки, были выполнены". Это предложение получило определенную поддержку. В ответ было указано, что в конвенциях о сухопутных перевозках вопрос о сроках направления уведомления увязывается с системами ответственности таких конвенций, и поэтому его не следует вырывать из контекста. Поскольку пункт 1 имеет ограниченные юридические последствия, его не следует необоснованно усложнять. Кроме того, отмечалось, что срок направления уведомления в семь дней, если его будет решено сохранить, позволит избежать путаницы, поскольку он будет аналогичен сроку направления уведомления в соответствии с некоторыми документами о дорожных перевозках, например КДПГ.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 1

75. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- первоначальный текст и предлагаемый пересмотренный проект пункта 1 следует заключить в квадратные скобки для дальнейшего обсуждения;
- слова "разумного срока" следует исключить из первоначального варианта пункта 1;
- семь дней являются надлежащим сроком для направления уведомления, и соответствующая формулировка должна содержаться в первоначальном варианте пункта 1, причем слова "семи календарных дней, и "семи рабочих дней" следует заключить в квадратные скобки в качестве альтернативных вариантов.

Пункт 2

Различия между пунктами 1 и 2

76. Было выражено беспокойство в отношении различных режимов, применяемых в случае ненаправления уведомления в соответствии с пунктом 1 и в соответствии с пунктом 2. Было высказано мнение о том, что лишение права на получение возмещения за ущерб, обусловленный задержкой, на основании ненаправления уведомления в течение 21 дня является особенно жесткой мерой в свете того факта, что перевозчик уже пользуется преимуществами низкого предела ответственности за ущерб, обусловленный задержкой, в объеме суммы, в один раз кратной фрахту, подлежащему уплате, в соответствии с пунктом 16(2). Было также высказано мнение о том, что проект конвенции уже содержит положения о сроках подачи исковых требований и что было бы неразумно лишать права на получение возмещения в обстоятельствах, изложенных в пункте 2. В ответ было указано, что подход, применяемый в пункте 1, предусмотрен для уведомлений в отношении неочевидного ущерба, который можно обнаружить после проверки груза, и направление такого уведомления с минимальной задержкой отвечает интересам всех сторон. Между тем в ситуации, которая рассматривается в пункте 2, все стороны смогут быстро узнать о задержке, однако будет отсутствовать информация относительно косвенных убытков, возмещение которых может быть потребовано в результате причинения ущерба, обусловленного задержкой. Было высказано мнение о том, что более продолжительный срок для направления уведомления представляется разумным для того, чтобы определить наличие косвенных убытков, установление которых может быть сопряжено с проблемами, а также для того чтобы направить соответствующее уведомление. Кроме того, отмечалось, что в КДПГ предусматривается аналогичный режим в случае ненаправления уведомления об ущербе, обусловленном задержкой, в течение указанного предельного срока.

"такой ущерб"

77. Было высказано мнение о том, что требуемым уведомлением должно быть уведомление о задержке, а не уведомление об ущербе. Тем не менее отмечалось, что стороны очень быстро узнают о факте задержки и что важным фактором для перевозчика является обеспечение соответствующей определенности относительно юридических последствий задержки и возникающего в результате такой задержки экономического ущерба, за который он может нести ответственность. Было высказано мнение о том, что истцу будет довольно трудно установить масштабы косвенных убытков в результате задержки, однако требуемое уведомление, как отмечалось, является уведомлением об ущербе, а не подробным изложением требования. Было предложено исключить слово "таком" из этой формулировки, с тем чтобы дать разъяснение в отношении содержания уведомления, или же сделать конкретную ссылку на пункт 16(2), с тем чтобы разъяснить, что речь идет об экономическом ущербе. Было указано, что если будет просто использовано слово "ущерб", то этого будет вполне достаточно для указания на то, что ссылка делается на ущерб, возникший в результате задержки. Было поддержано предложение заменить формулировку "о таком ущербе" формулировкой "об ущербе, обусловленном задержкой".

"лицо, на которое возлагается ответственность"

78. Было отмечено, что в пункте 1 предусматривается направление уведомления перевозчику или исполняющей стороне, а в пункте 2 требуется направить уведомление "лицу, на которое возлагается ответственность". Было высказано мнение о том, что цель этой формулировки состоит в том, чтобы побудить истца на ранних этапах принять решение о том, кому предъявлять иск, принимая во внимание, что могут быть уведомлены многие стороны, с тем чтобы обеспечить определенность для потенциальных ответчиков по иску. В то же время было поддержано мнение о том, что эта формулировка может необоснованно ограничить права истца в отношении предъявления требования, поскольку не ясно, можно ли будет предъявлять иск стороне, которой не было направлено уведомление. Была выражена поддержка мнению о том, что формулировку "лицу, на которое возлагается ответственность", следует заменить словом "перевозчик".

Срок

79. Было указано, что в статье 19(5) Гамбургских правил предусматривается 60-дневный срок для направления уведомления об ущербе, возникшем в результате задержки. Было высказано мнение о том, что срок в 21 день является надлежащим сроком, в течение которого должно быть направлено уведомление, с тем чтобы обеспечить определенность для перевозчика и предоставить возможность для оценки степени его потенциальной ответственности. Отмечалось также, что предусмотренный в пункте 2 срок в 21 день идентичен сроку, который предусматривается в КДПГ для направления уведомления об ущербе, возникшем в результате задержки.

"сдача"

80. Было высказано мнение о том, что в пункте 2 следует четко указать, что "сдача" означает сдачу в соответствии с договором.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 2

81. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- формулировку "лицу, на которое возлагается ответственность" следует заменить словом "перевозчику";
- формулировку "о таком ущербе" следует заменить формулировкой "об ущербе, обусловленном задержкой", обеспечив при этом согласованность перевода слова "ущерб" в вариантах на всех языках.

Пункт 3

Исправление редакционного характера

82. Формулировку "в настоящей главе" в пункте 3 было решено заменить формулировкой "в настоящей статье".

"уведомление, сделанное исполняющей стороне"

83. Было поддержано мнение о том, что вторую ссылку на "исполняющую сторону" в заключительной формулировке этого пункта следует заменить ссылкой "морскую исполняющую сторону", с тем чтобы учесть принятое Рабочей группой решение ограничить сферу применения проекта документа морскими исполняющими сторонами. Было высказано мнение о том, что в противном случае на исполняющие стороны налагалось бы бремя получения уведомления в соответствии с проектом документа. В ответ было указано, что из этого пункта ясно следует, что речь идет об уведомлении в соответствии с проектом документа, а не в соответствии с какой-либо другой транспортной конвенцией. Отмечалось, что, если будет внесено изменение в отношении морских исполняющих сторон, то необходимо будет использовать формулировку "исполняющей стороне" или "любой исполняющей стороне", и что формулировка "которая сдала груз", по-видимому, больше не будет являться необходимой.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 3

84. После обсуждения Рабочая группа постановила, что Секретариату следует подготовить пересмотренный проект этого пункта с учетом целесообразности изменения формулировки на "морскую исполняющую сторону" в заключительной части этого пункта, а также о целесообразности внесения в связи с этим других редакционных изменений.

Пункт 4

Общая дискуссия

85. Было высказано мнение о том, что пункт 4 следует исключить и что решение вопросов, касающихся обеспечения доступа и проверки груза, следует оставить на усмотрение сторон или же предусмотреть их регулирование в соответствии с национальным законодательством. В то же время было указано, что это положение выполняет весьма важную функцию и взято из Гаагских и Гаагско–Висбийских правил, и поэтому была выражена поддержка сохранению этого пункта.

"[для] [обеспечивают]"

86. Было предложено исключить слово "[для]" и сохранить формулировку "[обеспечивают]" без квадратных скобок.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 4

87. После обсуждения Рабочая группа постановила, что пункт 4 следует сохранить, исключив слово "[для]" и сохранив формулировку "[обеспечивают]" без квадратных скобок.

Проект статьи 21. Внедоговорные требования

88. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 21, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Вопросы редакционного характера

89. Было решено, что ссылку в этом проекте статьи на "исполняющую сторону" следует заменить ссылкой на "морскую исполняющую сторону". Кроме того, было отмечено, что в этой статье также используется формулировка "в связи с" (которая обсуждалась в пунктах 42 и 58 выше).

Взаимосвязь с пунктом 15(4)

90. Было высказано мнение о том, что в этом пункте дублируются положения пункта 15(4), изложенного в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, и что статью 21 следует исключить, поскольку в ней повторяются ранее изложенные положения. В ответ было указано, что цель пункта 15(4) заключается в обеспечении так называемой "Гималайской защиты" для служащих и агентов перевозчика, в то время как проект статьи 21 разрешает применять предусмотренные в проекте документа возражения и пределы ответственности в отношении недоговорных требований.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 4

91. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- перед формулировкой "исполняющей стороне" следует включить слово "морской";
- Секретариату следует рассмотреть вопрос о том, не является ли проект статьи 21 повторением пункта 15(4) и, если положения не повторяются, не следует ли объединить эти положения с учетом их тесной взаимосвязи;
- Секретариату следует учесть этот проект статьи при рассмотрении целесообразности использования формулировки "в связи с" во всем тексте проекта документа.

Глава 6. Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки

Проект статьи 22. Ответственность перевозчика

92. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 22, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Место

93. Было выражено общее мнение о том, что содержание проекта статьи 22, возможно, необходимо будет перенести в проект статьи 14 с учетом результатов обсуждений в Рабочей группе на ее двенадцатой сессии.

Исключение в случае пожара

94. Была выражена решительная поддержка в отношении снятия конкретного исключения в случае пожара. Было указано, что в условиях современной навигации нет необходимости специально рассматривать вопрос о пожаре. Было также указано, что было бы целесообразно рассматривать вопрос о пожаре на основе общего правила, установленного в проекте статьи 14, поскольку в большинстве случаев перевозчик обладает большими возможностями для установления причин пожара. В то же время решительно было также поддержано предложение сохранить традиционное исключение в случае пожара, с тем чтобы не допустить изменения общего баланса интересов в проекте документа. Было указано, что снятие исключения, основанного на навигационной ошибке, уже нарушило такой баланс. В связи с этим было предложено восстановить положение о таком исключении в проекте документа, по меньшей мере для того, чтобы охватить навигационную ошибку, допущенную в контексте лоцманской проводки (см. A/CN.9/WG.III/WP.28). Это предложение не получило значительной поддержки.

95. В отношении формулировки исключения в случае пожара было предложено заменить ссылку на "действия или вину перевозчика" ссылкой на "действия или вину перевозчика, его служащих или агентов". Было указано, что рассмотрение этого вопроса, возможно, необходимо будет продолжить в контексте проекта статьи 14.

Спасание имущества на море

96. Были выражены сомнения в отношении целесообразности рассмотрения спасания или попыток спасания имущества на море таким же образом, как и спасания или попыток спасания жизни на море. Широкую поддержку получило предложение включить оговорку о разумности примерно следующего содержания: "разумные меры по спасанию или попытке спасания имущества на море". Было указано, что спасание имущества на море может принести перевозчику значительное вознаграждение, не оказывая при этом прямого или автоматического воздействия на поврежденный груз.

Разумные попытки избежать ущерба окружающей среде

97. В контексте обсуждения вопроса о спасании или попытках спасания имущества на море было предложено специально упомянуть в проекте документа в качестве основания для освобождения от ответственности разумные попытки избежать ущерба окружающей среде. Это предложение получило широкую поддержку.

Риски на море

98. Рабочая группа в целом одобрила содержание положения о "рисках, опасностях и случайностях на море или в других судоходных водах".

Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 22

99. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- следует сохранить в проекте документа исключение в случае пожара и продолжить рассмотрение этого вопроса в контексте проекта статьи 14;
- слова "спасание или попытки спасания имущества на море" следует заменить формулировкой примерно следующего содержания "разумные меры по спасанию или попытке спасания имущества на море", возможно выделив их в отдельный подпункт;
- в проект документа следует включить, возможно в качестве отдельного подпункта, формулировку примерно следующего содержания: "разумная попытка избежать ущерба окружающей среде";
- Секретариату будет предложено подготовить пересмотренный проект, в котором проект статьи 22 будет объединен с проектом статьи 14 с поправками, внесенными на двенадцатой сессии Рабочей группы.

Проект статьи 23. Отклонение от курса

100. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 23, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Общая дискуссия

101. Были выражены сомнения в отношении полезности проекта статьи 23 во многих правовых системах. Тем не менее в порядке разъяснения было указано, что в соответствии с действующим прецедентным правом в некоторых странах, положения, аналогичные проекту статьи 23, необходимы для избежания того, чтобы отклонение от курса рассматривалось в качестве существенного нарушения обязательств перевозчика. Такое разъяснение было в целом поддержано Рабочей группой. Для обеспечения более полного рассмотрения вопроса об отклонении от курса внимание Рабочей группы было обращено на предложение о пересмотре проекта статьи 23, содержащееся в пункте 38 документа A/CN.9/WG.III/WP.34. Цель этого предложения заключается, в частности, в разъяснении того, что только отклонение от курса, ответственность за которое может быть возложена на перевозчика, является "неразумным" отклонением от курса, и что эта концепция будет относиться только к маршруту океанского судна (оператором которого выступает перевозчик или исполняющая сторона). Хотя была выражена поддержка в отношении как существующего текста проекта статьи 23, так и предлагаемого пересмотренного варианта, было высказано мнение о том, что перед согласованием формулировки положения об отклонении от курса необходимо провести дополнительные консультации.

Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 23

102. После обсуждения Рабочая группа постановила, что существующий текст проекта статьи 23 наряду с альтернативным текстом, предложенным в пункте 38 документа A/CN.9/WG.III/WP.34, следует включить в проект документа, заключив в квадратные скобки, для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

Проект статьи 24. Палубный груз

103. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 24, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Пункт 1

"b) ... контейнерах на палубе, которая специально предназначена для перевозки таких контейнеров"

104. Было предложено указать в подпункте (b), что контейнеры для перевозки на палубе должны быть "закрытыми контейнерами" или "контейнерами, приспособленными для перевозки груза на палубе", поскольку определение контейнеров в проекте статьи 1(s) является слишком широким. В ответ было указано, что для перевозки на палубе используются различные виды полузакрытых контейнеров. Был задан вопрос о том, существует ли необходимость в подпункте (b), поскольку соответствующие случаи, как представляется, охватываются ссылкой в подпункте (c) на перевозку на палубе, которая соответствует "обычаям, обыкновениям и практике соответствующей отрасли". Тем не менее было высказано мнение о том, что две отдельные категории, упомянутые в подпунктах (b) и (c), необходимы для отражения различных видов отраслевой практики, которые могут создавать различные юридические последствия.

"c) ... в соответствии с договором перевозки"

105. Были заданы вопросы относительно договоренности, которая должна содержаться в договоре перевозки для одобрения перевозки на палубе, в частности о том, является ли простое упоминание в коносаменте достаточным или же требуется прямая договоренность. Было высказано мнение о том, что на этот вопрос можно будет гораздо легче ответить после того, как Рабочая группа обсудит вопросы, касающиеся свободы договора.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 1

106. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- слово "контейнерах" в подпункте (b) следует заменить формулировкой "контейнерах, приспособленных для перевозки груза на палубе", которую следует заключить в квадратные скобки для продолжения обсуждения;
- следует заключить в квадратные скобки формулировку "в случаях, не охваченных в пунктах (a) или (b) настоящей статьи" в подпункте (c);
- следует заключить в квадратные скобки формулировку "в соответствии с договором перевозки" в подпункте (c).

Пункт 2

Общая дискуссия

107. Было выражено общее согласие с принципом, закрепленным в пункте 2. Было также решено заменить вводную формулировку пункта 2 "... в

соответствии с пунктами 1(a) и (c)" словами "... в соответствии с пунктами 1(a) или (c)".

Взаимосвязь с проектом статьи 14, касающимся бремени доказывания и других причин

108. Были заданы вопросы относительно взаимосвязи между пунктом 2 и проектом статьи 14 (A/CN.9/WG.III/WP.36). Было указано, что в пункте 2 допускается отход от положений проекта статьи 14 и бремя доказывания ущерба возлагается на перевозчика. Несмотря на такой отход, было указано, что в связи с ответственностью перевозчика за утрату, повреждение или задержку, "которые являются исключительно следствием" перевозки груза на палубе, могут возникнуть трудные проблемы применительно к положению о других причинах в проекте статьи 14(4).

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 2

109. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- текст пункта 2 следует исправить, заменив слово "и" во вводной формулировке словом "или";
- пункт 2 будет более подробно рассмотрен при обсуждении проекта статьи 14(4).

Пункт 3

Общие замечания

110. Хотя отмечалось, что общие цели пункта 3 являются в целом приемлемыми, широкую поддержку получило мнение о том, что рассмотрение вопроса о правах третьих сторон следует продолжить в контексте главы 11 (право распоряжаться грузом) и главы 12 (передача прав). Отмечалось, что предстоящее обсуждение вопроса о свободе договора также имеет отношение к вопросу о правах третьих сторон. Было высказано мнение о том, что пункт 3 должен применяться также в отношении ситуации, когда третья сторона полагается на необоротный транспортный документ или электронную запись, поскольку следует рассматривать случаи, когда сторона полагается на документ или запись, а не на их юридическое содержание.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 3

111. После обсуждения Рабочая группа постановила, что она возобновит обсуждение пункта 3 в целом, а также вопроса о том, следует ли распространить его действие на третьи стороны, полагающиеся на необоротные транспортные документы и электронные записи, после завершения обсуждения более общих вопросов, касающихся прав третьих сторон и свободы договора в соответствии с проектом документа.

Пункт 4

"если перевозчик и грузоотправитель по договору прямо договорились"

112. Был задан вопрос о том, почему требуется прямая договоренность между грузоотправителем по договору и перевозчиком для перевозки груза в трюме для снятия предела ответственности за повреждение груза, возникшее в результате перевозки на палубе, если общий подход состоит в том, что груз должен перевозиться в трюме за исключением ситуаций, предусмотренных в пункте 1. В ответ было указано, что только нарушение прямой договоренности перевозить контейнеры в трюме может привести к утрате права на ограничение ответственности перевозчика в соответствии с пунктом 4 за причинение ущерба, который конкретно предполагалось избежать.

"вызванных исключительно их перевозкой на палубе"

113. Было высказано мнение о том, что, если перевозчик перевозит груз на палубе вопреки прямой договоренности перевозить груз в трюме, любой ущерб, вызванный перевозкой на палубе, является результатом безответственного действия в соответствии с проектом статьи 19, и перевозчик, таким образом, должен утрачивать право на ограничение своей ответственности. Поэтому было предложено исключить формулировку "вызванных исключительно их перевозкой на палубе". Это предложение получило поддержку.

114. Тем не менее ряд других делегаций выразили мнение о том, что случаи безответственного или преднамеренного поведения, которые рассматриваются в проекте статьи 19, существенно отличаются от ситуации, которая рассматривается в пункте 4 с точки зрения намерения причинить утрату или повреждение груза. В качестве примера было указано, что утрата всего судна не должна приводить к утрате перевозчиком права на ограничение ответственности в отношении перевозки на палубе, поскольку не существует причинно–следственной связи между ненадлежащей перевозкой на палубе и утратой груза. Определенную поддержку получило предложение сохранить пункт 4 в существующем виде.

115. Было высказано третье предложение исключить только слово "исключительно". Было высказано мнение о том, что это, возможно, позволит несколько расширить потенциальную ответственность перевозчика и таким образом признать серьезный характер несоблюдения перевозчиком прямой договоренности перевозить груз в трюме. Это предложение также получило определенную поддержку.

Исключение пункта 4

116. Было также высказано четвертое предложение полностью исключить пункт 4, особенно если исходить из того, что проект статьи 19 охватывает обстоятельства, рассматриваемые в пункте 4. Это предложение получило меньшую поддержку, чем другие три предложения в отношении этого пункта.

Выводы, сделанные Рабочей группой по пункту 4

117. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

– слово "прямо" следует заключить в квадратные скобки;

- в квадратные скобки следует заключить формулировку "вызванных исключительно их перевозкой на палубе";
- в квадратные скобки следует заключить слово "исключительно";
- в квадратные скобки следует заключить весь пункт 4;
- возможно, необходимо будет возобновить обсуждение пункта 4 на одной из будущих сессий, а также продолжить изучение вопроса о взаимосвязи этого пункта с проектом статьи 19.

Глава 7. Обязательства грузоотправителя по договору

Проект статьи 25

118. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 25, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

"[С учетом положений договора перевозки.]"

119. Широкую поддержку получило мнение о том, что в проекте статьи 25 следует сделать ссылку на договор перевозки. В то же время было высказано мнение о том, что в существующем тексте такая ссылка расположена неправильно. Согласно этому мнению, можно отходить от обязательства грузоотправителя по договору сдать груз, готовый к перевозке, на основе соглашения между грузоотправителем по договору и перевозчиком, в соответствии с которым, например, перевозчик соглашается использовать свое оборудование для размещения грузов грузоотправителя по договору, с тем чтобы подготовить их к перевозке, однако перевозчик не должен иметь возможности уклоняться от исполнения своего обязательства подготовить груз для того, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку. Поэтому было высказано мнение о том, что формулировку в квадратных скобках следует исключить, добавив после слов "грузоотправитель по договору сдает груз, готовый к перевозке," формулировку "если не согласовано иное, и". Против этого предложения не было высказано каких-либо конкретных возражений, поскольку в проекте статьи по-прежнему отражалась цель первоначальной формулировки, заключенной в квадратные скобки. Еще одно высказанное в связи с этим предложение состояло в том, чтобы исключить формулировку в квадратных скобках, добавив после вводной формулировки проект статьи 25 ("[г]рузоотправитель по договору") формулировку, которая используется применительно к обязательствам перевозчика в проекте статьи 10 – "в соответствии с условиями договора перевозки".

120. Предлагалось полностью исключить из проекта статьи 25 формулировку, заключенную в квадратные скобки, с тем чтобы избежать возможное толкование, в соответствии с которым обязательства грузоотправителя по договору можно расширить на основе договоренности, закрепленной в договоре перевозки. Тем не менее было решительно поддержано предложение сохранить этот проект статьи, включая принцип, закрепленный в формулировке в квадратных скобках.

Нормативные акты, касающиеся безопасности и охраны окружающей среды

121. Было высказано мнение о том, что в проекте статьи 25 следует признать действующие нормативные акты, касающиеся обеспечения безопасности на транспорте и в ходе перевозок, на основе включения формулировки "без ущерба для нормативных актов, касающихся обеспечения безопасности". Аналогичное предложение было выдвинуто в отношении охраны окружающей среды.

Второе предложение проекта статьи 25

122. Было предложено исключить второе предложение статьи 25, поскольку оно является необоснованным повторением обязательств грузоотправителя по договору, изложенных в первом предложении. В то же время было выражено беспокойство в связи с тем, что, хотя формулировку второго предложения, возможно, желательно улучшить, содержащееся в нем правило в отношении контейнеров представляет собой отдельное обязательство, которое следует сохранить в проекте статьи. Эта позиция получила поддержку.

Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 25

123. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- проект статьи 25 следует сохранить в проекте документа;
- закрепленный в формулировке в квадратных скобках принцип, согласно которому обязательства грузоотправителя по договору определяются договором перевозки, следует сохранить, сняв квадратные скобки, однако Секретариату следует рассмотреть возможность изменения формулировки этого положения с учетом результатов обсуждений в Рабочей группе и выдвинутых предложений;
- Секретариату следует рассмотреть возможность улучшения формулировки второго предложения при сохранении его смысла.

Проект статьи 26

124. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 26, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Общая дискуссия

125. Были высказаны предложения относительно исключения проекта статьи 26 независимо от того, будет ли исключен проект статьи 25. Согласно другому предложению, проект статьи 26 следует объединить с проектом статьи 28. Преобладающее мнение заключалось в том, что содержание проекта статьи 26 следует сохранить для обеспечения баланса обязательств, устанавливаемых в проекте статьи 25 в отношении грузоотправителя по договору.

Место в тексте

126. По причинам, которые уже были указаны в ходе девятой сессии Рабочей группы, были выражены сомнения относительно целесообразности включения

проекта статьи 26 в главу, посвященную обязательствам грузоотправителя по договору (см. A/CN.9/510, пункты 149–151). Преобладающее мнение заключалось в том, что проект статьи 26 помещен в надлежащем месте в качестве логического дополнения к проекту статьи 25. Для устранения очевидного несоответствия, возникшего в результате включения положения, касающегося обязательства перевозчика, в главу, посвященную обязательствам грузоотправителя по договору, было решено дать соответствующие названия проектам статей в главе 7. Было высказано мнение о том, что название главы 7 также можно было бы изменить, используя формулировку примерно следующего содержания: "Обязательства грузоотправителя по договору и смежные вопросы".

"по его просьбе"

127. Хотя было высказано мнение о том, что обязательства, установленные в проекте статьи 26, сформулированы слишком субъективно (например, путем ссылки на инструкции, "которые разумно необходимы или имеют значение для грузоотправителя по договору"), особое внимание в ходе обсуждения было уделено вопросу о том, должен ли перевозчик предоставлять информацию "по просьбе" грузоотправителя по договору.

128. Ряд делегаций поддержали предложение исключить слова "по его просьбе". В порядке разъяснения было указано, что перевозчик, как ожидается, будет по собственной инициативе предоставлять грузоотправителю по договору "разумно необходимую" информацию с учетом характера груза. В ответ было указано, что характер груза не всегда может быть известен перевозчику и что с учетом весьма обременительной ответственности, возникающей в соответствии с проектом статьи 29 в случае несоблюдения проекта статьи 26, обязательства перевозчика в соответствии с последним из этих положений должны возникать только в случае получения конкретной просьбы от грузоотправителя по договору. В качестве возможной альтернативы словам "по его просьбе" в проекте статьи 26 предлагалось использовать формулировку, основанную на положениях проекта статьи 27, примерно следующего содержания: "за исключением случаев, когда перевозчик может разумно предполагать, что такая информация уже известна грузоотправителю по договору".

Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 26

129. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- Секретариату следует подготовить предложения относительно названий проектов статей в главе 7;
- существенные положения проекта статьи 26 следует сохранить в главе 7, включая слова "по его просьбе" для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий;
- возможно, потребуется продолжить рассмотрение изложенной выше альтернативной формулировки.

Проект статьи 27

130. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 27, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Общая дискуссия

131. Было поддержано предложение исключить подпункт (c), который, как утверждалось, фактически никак не связан с подпунктами (a) и (b) или с обязательствами грузоотправителя по договору. В поддержку исключения было указано в порядке разъяснения, что вопросы, рассматриваемые в подпункте (c), достаточно подробно рассматриваются в главах 8 (документация) и 10 (назначение грузополучателя). В то же время Рабочей группе было предложено проявлять максимальную осторожность при исключении положения, которое основано на Гаагских правилах и, возможно, недостаточно охвачено в главах 8 и 10. В целом было решено, что вопрос о возможной взаимосвязи подпункта (c) с главами 8 и 10 может потребовать дополнительного рассмотрения на одной из будущих сессий.

132. Было также поддержано мнение о том, что заключительная формулировка подпункта (c) ("за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику") должна применяться в отношении подпунктов (a) и (b). Тем не менее в отношении подпункта (b) преобладающее мнение заключалось в том, что обязательство предоставлять четкие инструкции и документы, необходимые для соблюдения правил и других требований публичных органов, отличается от обязательства предоставлять информацию в соответствии с пунктом (a), должно способствовать избежанию любой неясности с учетом соображений публичной политики, на которых она основана, и по этим причинам не должно зависеть от оценки того, что может быть известно или неизвестно перевозчику.

Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 27

133. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- общая структура проекта статьи 27 является приемлемой;
- существующий текст проекта статьи, включая три его подпункта, следует сохранить для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий;
- в конце подпункта (a) следует добавить слова "за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику".

Проект статьи 28

134. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 28, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Исключение проекта статьи 28

135. В целях упрощения текста проекта документа было предложено исключить проект статьи 28 и отразить его существенные положения (о том, что информация, инструкции и документы, которые грузоотправитель по договору и перевозчик предоставляют друг другу, должны направляться своевременно и быть точными и полными) непосредственно в проектах статей 26 и 27. Хотя было высказано мнение о том, что требования в отношении точности и полноты информации подразумеваются в обязательстве предоставлять информацию, которое устанавливается в проектах статей 26 и 27, широкую поддержку получило мнение о том, что по практическим причинам и с учетом довольно частого неправильного толкования в транспортной информации и документации, возможно, необходимо включить прямую ссылку на "точность и полноту" в проекты статей 26 и 27.

136. Была выражена широкая поддержка упрощению проекта документа в результате исключения проекта статьи 28. Тем не менее были выражены сомнения относительно существа обязательства предоставлять "точную и полную" информацию и инструкции. В порядке разъяснения было указано, что вполне возможной является коллизия, например, между субъективным понятием инструкций, которые являются "разумно необходимыми или имеющими значение" для грузоотправителя по договору или перевозчика, и более объективным понятием "полноты" таких инструкций. В целом было решено, что рассмотрение этого вопроса, возможно, необходимо будет продолжить после уточнения характера обязательств грузоотправителя по договору и перевозчика, указанных в проектах статей 29 и 30.

Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 28

137. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- проект статьи 28 может быть исключен и заменен упоминанием в проекте статьи 26 о том, что грузоотправитель по договору обязан "своевременно" предоставлять необходимую информацию и инструкции и что "предоставляемая информация и инструкции должны быть точными и полными"; аналогичным образом следует внести изменения в проект статьи 27, с тем чтобы она предусматривала, что грузоотправитель по договору обязан предоставлять перевозчику "на своевременной основе такую точную и полную информацию, инструкции и документы ... ";
- вышеизложенные поправки к проектам статей 26 и 27 следует заключить в квадратные скобки для продолжения обсуждения после того, как будут рассмотрены обязательства грузоотправителя по договору и перевозчика в соответствии с проектами статей 29 и 30.

Проекты статей 29 и 30

138. Рабочая группа рассмотрела текст проектов статей 29 и 30, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Предложение в отношении пересмотра проектов статей 29 и 30

139. Было предложено заменить проекты статей 29 и 30 положением следующего содержания:

> "1. С учетом положений статей 25, 27 и 28 грузоотправитель по договору несет ответственность за повреждение или утрату, причиненные перевозчику или субподрядчику перевозчика в результате преднамеренных действий или вины или небрежности со стороны грузоотправителя по договору;
>
> 2. Если грузоотправитель по договору сдал опасный груз перевозчику или субподрядчику перевозчика, не информировав перевозчика или субподрядчика перевозчика об опасном характере груза и о необходимых мерах безопасности, и если перевозчик не мог иным образом узнать об опасном характере груза и необходимых мерах безопасности, которые следовало принять, грузоотправитель по договору несет ответственность за повреждение или утрату, причиненные перевозчику".

140. В порядке разъяснения было указано, что грузоотправитель по договору должен нести ответственность за ущерб, причиняемый перевозчику, вследствие вины или небрежности. Предлагаемый текст, как утверждалось, позволяет обеспечить сбалансированность обязательств перевозчика и грузоотправителя по договору. Цель пункта 2 предлагаемого текста заключается в установлении строгой (без наличия вины) ответственности грузоотправителя по договору за неинформирование перевозчика об опасном характере некоторых грузов. Что касается обязательств грузоотправителя по договору перед грузополучателем и исполняющей стороной, то эти вопросы было предложено охватить путем ссылки, соответственно, на закрепленное в договоре соглашение между сторонами или на другое применимое законодательство, помимо проекта документа. Было указано, что это предложение основано на предположении о том, что любое положение, касающееся ответственности перевозчика в существующем тексте проектов статей 29 и 30, необходимо будет вновь рассмотреть в контексте положений проекта документа, касающихся обязательств перевозчика в более общем плане (и возможно включить в эти положения). Было высказано мнение, что санкция, предусматриваемая применительно к нарушению перевозчиком своего обязательства по статье 26, должна заключаться не в возложении ответственности, а в утрате перевозчиком права ссылаться на статью 25.

141. Хотя было высказано общее мнение о том, что текст этого предложения, возможно, необходимо будет улучшить, в частности для избежания неопределенности относительно идентификации "субподрядчика перевозчика", Рабочая группа взяла за основу в ходе своей работы принципы, отраженные в этом предложении.

Принцип ответственности грузоотправителя по договору, основанной на вине

142. Была выражена решительная поддержка в отношении принципа, в соответствии с которым режим ответственности, применимый в отношении грузоотправителя по договору, должен в целом основываться на вине по аналогии с режимом ответственности, установленным в проекте документа в

отношении перевозчика. Что касается возможных случаев, для которых, возможно, необходимо будет предусмотреть строгую ответственность грузоотправителя по договору, то были предложены следующие исключения из общего принципа:

– случаи, которые упомянуты в подпункте (c) проекта статьи 27 (информация, требующаяся перевозчику для составления транспортных документов) и в отношении которых уже предусматривается режим строгой ответственности в статье III.5 Гаагско–Висбийских правил;

– случаи, указанные в подпункте (b) проекта статьи 27 (информация, которая необходима перевозчику для соблюдения правил или требований публичных органов).

143. В отношении формулировки вышеуказанных исключений было высказано получившее широкую поддержку мнение о том, что формулировку "с учетом положений статьи 26, 27 и 28" в представленном предложении, возможно, необходимо будет изменить не только для того, чтобы указать отдельные исключения, но также для разъяснения того, что строгая ответственность грузоотправителя по договору в соответствии с данным положением будет возникать только в случае нарушения им обязательства предоставить перевозчику необходимую информацию, инструкции или документы.

Ответственность грузоотправителя по договору перед грузополучателем или распоряжающейся стороной

144. С учетом доводов, выдвинутых сторонниками текста, предложенного для замены проектов статей 29 и 30, было поддержано предложение не рассматривать вопрос об ответственности грузоотправителя по договору перед грузополучателем. В то же время было высказано мнение о том, что положения, касающиеся ответственности грузоотправителя по договору, должны быть аналогичны в структурном отношении положениям, касающимся ответственности перевозчика, и вопрос об ответственности перед грузополучателем и распоряжающейся стороной, возможно, необходимо будет вновь рассмотреть на более позднем этапе.

Солидарная ответственность

145. Было поддержано предложение сохранить пункт 3 варианта B первоначального текста статьи 29 для продолжения на более позднем этапе обсуждения вопроса о солидарной ответственности, который не рассматривается в представленном предложении. Было высказано мнение о том, что, если положение о солидарной ответственности будет в конечном счете сохранено в проекте документа, возможно потребуется положение для регулирования порядка подачи регрессных исков.

Опасные грузы

146. В отношении существа предложения, в соответствии с которым грузоотправитель по договору должен нести строгую ответственность за информирование перевозчика об опасном характере груза и о необходимых мерах безопасности, было выражено беспокойство в связи с тем, что

предлагаемое положение может оказаться ненужным, а его последствия неопределенными, непредсказуемыми и чрезмерно обременительными для грузоотправителя по договору, особенно с учетом существования в ряде стран прецедентного права, в соответствии с которым груз, хотя он и не определяется в качестве опасного груза до перевозки, может быть впоследствии объявлен опасным грузом судом, рассматривающим требование, только по причине того, что он явился причиной ущерба. Было высказано мнение о том, что вопрос об опасных грузах в достаточной степени рассматривается в проекте документа, например в проектах статей 27 и 12, в которых вполне обоснованно не используется само понятие "опасные грузы". Согласно другим мнениям, вопрос об опасных грузах можно было бы охватить путем ссылки на статью 13(2) Гамбургских правил или благодаря включению в проект статьи 27 обязательства грузоотправителя по договору информировать перевозчика об опасном характере груза.

147. Особое внимание в ходе обсуждения было уделено определению опасных грузов. По общему мнению, если положение, содержащее прямую ссылку на понятие опасных грузов, будет сохранено, то в проекте документа следует дать соответствующее определение. Единственным возможным источником, как отмечалось, является определение, содержащееся в Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ (ОВВ), однако были выражены значительные сомнения в отношении целесообразности включения такого определения в документ по международному торговому праву. Было поддержано предложение рассмотреть в определении вопрос о грузах, которые становятся опасными в ходе перевозки.

Выводы, сделанные Рабочей группой по проектам статей 29 и 30

148. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- аспекты проектов статей 29 и 30, касающиеся ответственности перевозчика, следует перенести для продолжения обсуждения в те положения, которые непосредственно посвящены обязательствам перевозчика;
- следует полностью пересмотреть проекты статей 29 и 30, с тем чтобы отразить общий принцип, в соответствии с которым ответственность грузоотправителя по договору должна основываться на вине;
- следует предусмотреть исключение из этого общего принципа и применение правила о строгой ответственности в тех случаях, когда грузоотправитель по договору не выполняет требования подпунктов (b) и (c) проекта статьи 27; такие исключения следует заключить в квадратные скобки;
- в качестве еще одного варианта следует также включить в квадратных скобках положение, аналогичное статье III.5 Гаагских правил;
- пункт 3 варианта B проекта статьи 29 (A/CN.9/WG.III/WP.32) следует сохранить для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий;

– следует включить в надлежащем месте в проекте документа специальное положение для рассмотрения вопроса об опасных грузах на основе принципа строгой ответственности грузоотправителя по договору за недостаточную или ошибочную информацию в отношении характера груза;

– следует включить широкое определение понятия "опасные грузы"; при разработке такого определения Секретариату предлагается учитывать другие существующие международные транспортные документы, а также рассмотреть вопрос о грузах, которые становятся опасными в ходе перевозки.

Проект статьи 29 бис

149. Рабочая группа рассмотрела предложение о включении в проект документа проекта статьи 29 бис (A/CN.9/WG.III/WP.34, пункт 43).

Причинная обусловленность

150. Были заданы вопросы относительно сферы действия проекта статьи 29 бис. Было высказано мнение о том, что перевозчик должен освобождаться только от ответственности за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза, которые были вызваны представлением существенно искаженных данных грузоотправителем по договору. Было указано, что отсутствие причинной обусловленности в предлагаемом проекте статьи не является новым моментом, и была сделана ссылка на соответствующее положение статьи IV.5.h Гаагско–Висбийских правил. Преобладающее мнение заключалось в том, что проект статьи 29 бис содержит хорошо известное положение, в котором рассматривается важный вопрос, и что это положение должно быть включено в текст в квадратных скобках, с тем чтобы отразить замечания, высказанные в отношении причинной обусловленности.

Задержка

151. Были заданы вопросы относительно включения в проект статьи 29 бис ущерба, возникающего в результате задержки, особенно с учетом того, что соответствующее положение Гаагско–Висбийских правил не охватывает ущерб в результате задержки. Преобладающее мнение заключалось в том, что заключение соответствующего текста в квадратные скобки также позволит отразить замечания, высказанные в отношении включения ущерба в результате задержки в сдаче.

Место в тексте

152. Было высказано мнение относительно целесообразности рассмотрения вопроса о том, что проект статьи 14, возможно, уже охватывает ситуации, когда грузоотправитель по договору представляет существенно искаженные данные. Было решено, что Секретариат рассмотрит проект статьи 14 при решении о том, в какое место в проекте документа лучше всего поместить проект статьи 29 бис.

Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 29 бис

153. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- текст проекта статьи 29 бис следует включить в проект документа в квадратных скобках;
- вопросы, касающиеся причинной обусловленности и включения ущерба за задержку в сдаче, будут рассмотрены на одной из будущих сессий;
- Секретариату следует рассмотреть вопрос о включении проекта статьи 29 бис в главу 5 об ответственности перевозчика.

Проект статьи 31

154. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 31, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Общая дискуссия

155. В порядке напоминания Рабочей группе было указано, что существует три возможные категории грузоотправителей, включая грузоотправителя по документам, грузоотправителя по договору и фактического грузоотправителя, и что проект статьи 31 предназначен для рассмотрения позиции продавца на условиях ФОБ, который именуется в транспортном документе грузоотправителем (см. A/CN.9/510, пункт 164, и A/CN.9/WG.III/WP.21, пункты 118–122). Кроме того, было указано, что в целом это положение должно быть, как предполагалось, аналогичным положению об идентификации перевозчика в пункте 36(3), и было высказано мнение о том, что этот пункт и данное положение, возможно, следует согласовать. Было выражено общее мнение о том, что наиболее типичной ситуацией, которая может возникать в соответствии с проектом статьи 31, является ситуация, когда направляется просьба изменить наименование грузоотправителя по договору в транспортном документе. Кроме того, было также решено провести дополнительное исследование, с тем чтобы определить, возникает ли проблема отсутствия наименования грузоотправителя по договору в транспортном документе достаточно часто для того, чтобы оправдать рассмотрение данного положения.

"несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя по договору"

156. Были заданы вопросы о том, предусматривается ли в проекте статьи 31, что обязательства и ответственность грузоотправителя по договору переносятся на фактического грузоотправителя или грузоотправителя по документам, или же предусматривается, что они будут нести солидарную ответственность. В ответ было указано, что цель проекта статьи 31 состоит в том, чтобы возложить обязательства и ответственность на грузоотправителя по документам не вместо, а в дополнение к грузоотправителю по договору. Было также выражено беспокойство в связи с тем, следует ли возлагать на грузоотправителя по документам все обязательства и ответственность грузоотправителя по договору. Было высказано мнение о том, что, возможно, было бы лучше применять проект

статьи 31 только в тех случаях, когда грузоотправитель по договору неизвестен, обеспечивая при этом, что грузоотправитель по документам будет нести ответственность за предоставление ошибочной или неточной информации, независимо от того, известен ли грузоотправитель по договору. Преобладающее мнение состояло в том, что формулировку "несет обязательства и ответственность" следует заключить в квадратные скобки до дальнейшего рассмотрения вопросов, вызвавших беспокойство в контексте этого проекта статьи.

"принимает транспортный документ или электронную запись"

157. Было выражено беспокойство в связи с тем, что использование слова "принимает" не обеспечивает точности и допускает широкое толкование этого проекта положения. Хотя отмечалось, что слово "принимает" точно отражает ситуацию, когда грузоотправитель по документам становится первым держателем в случае оборотных документов, было высказано мнение о том, что другое слово, например "получает", может оказаться предпочтительнее, поскольку оно будет создавать меньше оснований для беспокойства. Преобладающее мнение состояло в том, что слова "принимает" и "получает" следует включить в текст в квадратных скобках.

Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 31

158. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- основная цель проекта статьи 31 является приемлемой, однако следует продолжить изучение вопроса о конкретной сфере применения этого положения, а также вопроса о том, должно ли оно представлять собой только субсидиарную норму в тех случаях, когда грузоотправитель по договору неизвестен;
- формулировку "несет обязательства и ответственность" следует заключить в квадратные скобки;
- слово "принимает", а также слово "получает" следует заключить в квадратные скобки для дальнейшего обсуждения.

Проект статьи 32

159. Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 32, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Общая дискуссия

160. Было решено, что проект документа должен содержать положение, аналогичное проекту статьи 32. Было указано, что проект статьи 32, как предполагалось, должен быть аналогичным тексту пункта 15(3) (A/CN.9/WG.III/WP.36), касающегося ответственности исполняющей стороны за действия или бездействие любого лица, которому она поручила исполнение каких-либо обязанностей перевозчика в соответствии с договором перевозки, и что в этих двух положениях фактически используются идентичные формулировки. Было выражено определенное беспокойство в отношении круга

лиц, на которых может распространяться проект статьи 32, однако было высказано мнение о том, что формулировка "любого лица, которому [грузоотправитель по договору] делегировал исполнение любых из своих обязанностей в соответствии с настоящей главой", достаточно четко определяет круг лиц, на которых распространяется данная статья. Было также выражено беспокойство в связи с тем, содержит ли проект статьи 32 достаточно четкое указание на общее правило, в соответствии с которым ответственность грузоотправителя по договору должна основываться на вине, однако было высказано мнение о том, что формулировка "как если бы такие действия или бездействие являлись его собственными действиями или бездействием" достаточно четко указывает, на какой основе будет оцениваться ответственность. Преобладающее мнение состояло в том, что текст проекта статьи 32 следует сохранить в существующем виде.

Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 32

161. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- общая структура проекта статьи 32 является приемлемой и существующий текст следует сохранить для дальнейшего обсуждения;
- вопросы, поднятые в отношении взаимосвязи этого положения с пунктом 11(2) и проектом статьи 29 бис, следует рассмотреть на одной из будущих сессий.

Глава 9. Фрахт

162. Рабочая группа рассмотрела текст главы 9, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

Общая дискуссия

163. Было высказано мнение о том, что глава 9, посвященная фрахту, содержит неимперативные положения, в которых рассматриваются исключительно коммерческие вопросы, и что ее следует исключить. В ответ было указано, что, хотя глава 9 содержит неимперативные положения, ее положения могут оказаться полезными для заполнения пробелов, существующих в соглашениях коммерческих сторон. Было также указано, что некоторые положения, содержащиеся в главе 9, строго говоря, не посвящены только вопросам фрахта: в пункте 43(2) рассматривается вопрос о прекращении ответственности грузоотправителя по договору и вопрос о передаче прав; положение о "фрахте с предоплатой" в первых двух предложениях пункта 44 (1) предназначено для обеспечения защиты и ясности для третьих сторон, являющихся держателями транспортного документа; а проект статьи 45 представляет собой попытку обеспечить определенную унификацию по вопросу права удержания. Было высказано мнение о том, что, поскольку эти положения содержат важные правила, которые, в частности, касаются и фрахта, их следует сохранить для дальнейшего обсуждения, несмотря на общее желание исключить главу о фрахте. Было выражено общее согласие с таким подходом к рассмотрению всех положений, за исключением проекта статьи 45, который, как отмечалось,

является слишком сложным и затрагивает весьма разнообразные вопросы, что не позволяет добиться унификации законодательства, и поэтому в данном случае следует предусмотреть регулирование в соответствии с применимым правом. Преобладающее мнение состояло в том, чтобы полностью исключить главу 9, однако было решено сохранить проект статьи 43(2) и первые два предложения проекта статьи 44(1) (поместив их в другие главы проекта документа) для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой.

Выводы, сделанные Рабочей группой по главе 9

164. После обсуждения Рабочая группа постановила следующее:

- главу 9 следует исключить;
- проект статьи 43(2) и первые два предложения проекта статьи 44(1) следует сохранить в квадратных скобках, а Секретариату следует включить их в соответствующем месте в проекте документа для дальнейшего обсуждения на одной из будущих сессий.

III. Другие вопросы

Сроки проведения четырнадцатой сессии

165. Было указано, что при условии утверждения Комиссией на ее тридцать седьмой сессии (Нью–Йорк, 14–25 июня 2004 года) четырнадцатая сессия Рабочей группы будет проведена с 29 ноября по 10 декабря 2004 года в Венском международном центре в Вене.

Планирование будущей работы

166. В целях упорядочения обсуждения основных положений проекта документа Рабочая группа приняла следующую ориентировочную повестку дня для завершения рассмотрения проекта документа во втором чтении:

- *Четырнадцатая сессия*

  Ответственность перевозчика (проекты статей 14, 22 и 23);

  Свобода договора (проекты статей 2, 88 и 89);

  Юрисдикция и арбитраж (проекты статей 72–80 бис)

- *Пятнадцатая сессия (Нью–Йорк, весна 2005 года)*

  Транспортные документы/электронная торговля (проекты статей 3–6 и 33–40);

  Право распоряжаться грузом и передача прав (проекты статей 53–61);

  Сдача груза (проекты статей 46–52);

  Право предъявлять иски и срок исковой давности (проекты статей 63–71).

Методы работы

167. Рабочая группа была информирована о том, что в целях ускорения обмена мнениями, формулирования предложений и достижения консенсуса в процессе подготовки к рассмотрению проекта документа в третьем и последнем чтении, ряд делегаций выступили с инициативой о создании неофициальной консультативной группы для продолжения обсуждений в период между сессиями Рабочей группы. В порядке разъяснения было указано, что такая неофициальная консультативная группа будет функционировать на основе обмена сообщениями по электронной почте (и при необходимости проводить совещания) и будет открыта для участия всех заинтересованных делегаций и наблюдателей. Рабочая группа приветствовала эту инициативу. Была выражена надежда на то, что в процессе деятельности такой неофициальной консультативной группы будет обеспечена определенная степень многоязычия. Секретариату было предложено следить за работой неофициальной консультативной группы и содействовать представлению Рабочей группе предложений, которые заинтересованные государства–члены или наблюдатели, возможно, пожелают внести в отношении проекта документа в результате своих неофициальных консультаций.

168. Ряд делегаций подчеркнули важность завершения работы над проектом документа в течение разумного срока. Некоторые делегации предложили установить в качестве целевого срока 2005 или 2006 год. Хотя никакого решения о конкретных сроках принято не было, было выражено общее мнение о том, что в процессе дальнейших обсуждений на предстоящих сессиях Рабочая группа будет постоянно учитывать и периодически рассматривать вопрос об общих сроках.

Примечания

[1] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17* и исправление (A/56/17 и Corr.3), пункт 345.