



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
13 May 2005

Russian  
Original: English

## Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Тридцать восьмая сессия  
Вена, 4–22 июля 2005 года

### Доклад Рабочей группы III (Транспортное право) о работе ее пятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 18–28 апреля 2005 года)

#### Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение .....	1–7	3
I. Обсуждения и решения .....	8–9	4
II. Подготовка проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов .....	10–213	5
Сфера применения и свобода договора (проекты статей 1, 2, 88 и 89) .....	10–109	5
Общее обсуждение и методология для продолжения работы .....	12–13	5
Вопрос 1. Включение СМЛП. ....	14–16	6
Вопрос 2. Условия отхода от положений .....	17–19	7
Вопрос 3. Положения, не допускающие возможности отхода .....	20–23	8
Вопрос 4. Действие отхода в отношении третьих сторон .....	24–28	9
Вопрос 5. Определение "договора перевозки" .....	29–34	11
Вопрос 6. Документарный или недокumentарный подход для защиты третьих сторон .....	35–44	12
Вопрос 7. "Односторонний" или "двусторонний" императивный подход – проект статьи 88 .....	45–49	15
Вопрос 8. Стороны в соответствии с проектом статьи 88 .....	50–51	16
Предлагаемый пересмотренный проект положений, касающихся сферы применения и свободы договора (проекты статей 1, 2, 3, 4, 88, 89 и новый проект статьи 88(a)) .....	52–104	17
Предлагаемый пересмотренный проект статьи 1 .....	54–58	22
Предлагаемый пересмотренный проект статьи 2 .....	59–62	23
Предлагаемый пересмотренный проект статьи 3 .....	63–66	24
Предложение в отношении включения в проект статьи 4 .....	67–73	25
Предлагаемый пересмотренный проект статьи 88 .....	74–80	27



	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Предлагаемый проект статьи 88(a) . . . . .	81–104	29
Проект статьи 88(a)(1) . . . . .	81–85	29
Проект статьи 88(a)(2) и (3) . . . . .	86–89	31
Проект статьи 88(a)(4) . . . . .	90–92	32
Проект статьи 88(a)(5) . . . . .	93–99	32
Проект статьи 88(a)(6) . . . . .	100–104	34
Проект статьи 89 . . . . .	105–109	35
Юрисдикция – глава 15 . . . . .	110–175	37
Вопрос 1. Критерии . . . . .	111–128	37
Проект статьи 72 . . . . .	111–124	37
Проект статьи 72 бис . . . . .	125–128	42
Вопрос 2. Положения, касающиеся ареста . . . . .	129–142	43
Проект статьи 73 . . . . .	129–136	43
Проект статьи 74 . . . . .	137–142	44
Вопрос 3. Concurres, иски in solidum, litis consortium . . . . .	143–155	46
Предложение в отношении включения предлагаемой новой статьи 74 бис . . . . .	143–146	46
Предложение в отношении включения предлагаемой новой статьи 74 тер . . . . .	147–152	47
Проект статьи 75 . . . . .	153–155	49
Вопрос 4. Оговорки об исключительной юрисдикции . . . . .	156–168	49
Вопрос 5. Соглашение после возникновения спора . . . . .	169–171	54
Проект статьи 75 бис . . . . .	169–171	54
Вопрос 6. Признание и приведение в исполнение . . . . .	172–175	55
Арбитраж – глава 16 . . . . .	176–179	56
Пересмотренные положения об электронной торговле . . . . .	180–210	57
Определения (проект статьи 1) . . . . .	181–185	57
Глава 2. Электронная связь . . . . .	186–205	58
Проект статьи 3 . . . . .	186–187	58
Проект статьи 4 . . . . .	188–189	58
Проект статьи 5 . . . . .	190–191	59
Проект статьи 6 . . . . .	192–199	59
Глава 8. Транспортные документы и электронные записи . . . . .	200–205	60
Проект статьи 33 . . . . .	200	60
Проект статьи 35 . . . . .	201–205	60
Проекты статей, затрагивающих вопросы электронной торговли . . . . .	206–213	62
Право контроля, передача прав . . . . .	206–213	62
Предлагаемый пересмотренный проект некоторых положений, касающихся электронной торговли . . . . .	207–210	62
Право контроля . . . . .	211	63
Передача прав . . . . .	212–213	64
III. Другие вопросы . . . . .	214–217	64

## 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<sup>1</sup>. Рабочая группа приступила к работе над проектом документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на своей девятой сессии в 2002 году. Самая последняя подборка ссылок, касающихся истории разработки проекта документа, приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.43.

2. Рабочая группа III (Транспортное право), в состав которой входят все государства – члены Комиссии, провела свою пятнадцатую сессию в Нью-Йорке 18–28 апреля 2005 года. В работе сессии принимали участие представители следующих государств – членов Рабочей группы: Австралия, Австрия, Беларусь, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Германия, Индия, Ирак, Испания, Италия, Камерун, Канада, Катар, Кения, Китай, Колумбия, Кувейт, Литва, Мадагаскар, Марокко, Мексика, Монголия, Пакистан, Республика Корея, Российская Федерация, Сербия и Черногория, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Тунис, Турция, Уганда, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Швеция, Шри-Ланка, Эквадор, Южная Африка и Япония.

3. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Афганистан, Греция, Дания, Куба, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Святейший Престол, Сенегал, Украина, Филиппины, Финляндия и Эфиопия.

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

а) **межправительственные организации, приглашенные Комиссией:** Африканский союз, Европейская комиссия (ЕК), Совет Европейского союза;

б) **международные неправительственные организации, приглашенные Комиссией:** Ассоциация американских железных дорог (ААЖД), Международный морской комитет (ММК), Международная торговая палата (МТП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная группа клубов взаимного страхования (P&I), Международная ассоциация смешанных перевозок (ИММТА), Международный союз морского страхования (МСМС) и Балтийский международный морской совет (БИМКО).

5. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

*Председатель:* г-н Рафаэль Иллескас (Испания)

*Сопредседатель:* г-н Давид Моран Бовио (Испания)

*Докладчик:* г-н Вальтер Де Са Лейтаи (Бразилия)

6. Рабочей группе были представлены следующие документы:

- a) аннотированная предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.III/ WP.43);
- b) записка, подготовленная Секретариатом и содержащая первый пересмотренный вариант проекта документа (A/CN.9/WG.III/ WP.32);
- c) предварительный пересмотренный проект статей проекта документа, рассматриваемый в докладах Рабочей группы III о работе ее двенадцатой сессии (A/CN.9/WG.III/ WP.36) и тринадцатой сессии (A/CN.9/WG.III/ WP.39);
- d) записка, подготовленная Секретариатом и содержащая предварительный пересмотренный проект положений о сфере применения проекта документа, представленный на рассмотрение Рабочей группы неофициальной редакционной группой в ходе четырнадцатой сессии, наряду с несколько пересмотренным комментарием (A/CN.9/WG.III/ WP.44);
- e) записка, подготовленная Секретариатом по вопросу о единообразной международной арбитражной практике (A/CN.9/WG.III/ WP.45);
- f) замечания, полученные от Секретариата ЮНКТАД по вопросу о свободе договора (A/CN.9/WG.III/ WP.46);
- g) записка, подготовленная Секретариатом и содержащая предлагаемые пересмотренные положения об электронной торговле (A/CN.9/WG.III/ WP.47).

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 ("проект документа") на основе следующих документов:

- текст, содержащийся в приложении к записке Секретариата (A/CN.9/ WG.III/ WP.32);
- предлагаемый предварительный пересмотренный проект статей, рассмотренных Рабочей группой на ее двенадцатой (A/CN.9/WG.III/ WP.36), тринадцатой (A/CN.9/WG.III/ WP.39) и четырнадцатой (A/CN.9/WG.III/ WP.44) сессиях; и
- предлагаемые пересмотренные положения об электронной торговле (A/CN.9/WG.III/ WP.47).

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**

### **Сфера применения и свобода договора (проекты статей 1, 2, 88 и 89)**

10. Внимание Рабочей группы было вновь обращено на то, что она совсем недавно рассматривала вопросы о сфере применения и свободе договора на своей четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункты 81–104) и что она ранее рассматривала проекты статей 1 и 2 на своей двенадцатой сессии (см. A/CN.9/544, пункты 51–84), а также проекты статей 88 и 89 на своей одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 203–218).

11. Рабочая группа заслушала краткий доклад неофициальной консультативной группы (см. A/CN.9/572, пункт 166), которая выступила с инициативой продолжить обсуждение в период между сессиями Рабочей группы с целью ускорения обмена мнениями, подготовки предложений и формирования консенсуса в ходе подготовки проекта документа. Рабочая группа заслушала информацию о том, что в рамках неофициальной консультативной группы был проведен обмен мнениями по вопросам сферы применения и свободы договора с учетом проекта текста, который был подготовлен неофициальной редакционной группой в соответствии с просьбой Рабочей группы, высказанной на ее четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункт 90), и который был издан в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, а также текста проектов статей 88 и 89, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

### **Общее обсуждение и методология для продолжения работы**

12. Рабочая группа заслушала информацию о том, что в ходе межсессионной работы, проведенной неофициальной консультативной группой, были выдвинуты различные предложения редакционного характера, а также были высказаны мнения по некоторым более существенным принципиальным вопросам, касающимся положений о сфере применения, которые излагаются в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, и по проектам статей 88 и 89 проекта документа. В дополнение к выводам, сделанным Рабочей группой по вопросу о соглашениях о морских линейных перевозках (СМЛП) (см. A/CN.9/572, пункт 104, и в более общем плане A/CN.9/WG.III/WP.42 и A/CN.9/WG.III/WP.34, пункты 18–29 и 34–35), было высказано мнение о том, что включение СМЛП в сферу применения проекта документа отнюдь не обязательно должно производиться на основе отдельных положений, формулирование которых может быть сопряжено с проблемами. Вместо этого, поскольку СМЛП являются разновидностью договоров на перевозку массовых грузов, было предложено внести изменения в положения, изложенные в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, а также в проекты статей 88 и 89, с тем чтобы распространить на СМЛП тот подход, который в настоящее время применяется в отношении договоров на

перевозку массовых грузов в связи с вопросом о сфере применения проекта документа. Такой редакционный подход, как отмечалось, является благоприятным, поскольку он позволяет избежать необходимости рассмотрения вопроса об определении СМЛП, в связи с которым Рабочая группа выражала определенное беспокойство.

13. Была выражена общая поддержка в отношении такого предлагаемого метода включения СМЛП на сферу применения проекта документа, рассматриваемого Рабочей группой. Рабочая группа постановила, что неофициальной редакционной группе следует подготовить необходимые поправки к существующим положениям о сфере применения, с тем чтобы улучшить формулировки и обеспечить охват СМЛП. В то же время отмечалось, что некоторые существенные принципиальные вопросы, возникающие в связи с положениями о сфере применения, должны быть решены Рабочей группой, прежде чем можно будет приступить к такой редакционной работе. Рабочая группа постановила, что соответствующие обсуждения должны проводиться на основе перечня ключевых вопросов, указанных в приводимых ниже рубриках и пунктах.

**Вопрос 1. Следует ли включать СМЛП в сферу применения проекта документа в качестве договоров на перевозку массовых грузов, включение которых будет определяться исходя из характера конкретных партий груза, перевозимых в соответствии с такими договорами?**

14. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, насколько приемлемым является рассмотрение СМЛП в проекте документа в качестве договоров на перевозку массовых грузов, на которые будут распространяться общие положения о сфере применения. Было высказано мнение о том, что проект документа будет охватывать договоры на перевозку массовых грузов только в том случае, если проект документа будет применяться в отношении перевозки конкретных партий груза в соответствии с такими договорами. Было также высказано мнение о том, что в некоторых договорах на перевозку массовых грузов, на которые будет распространяться проект документа, можно будет отходить от отдельных его положений, если будут выполняться определенные дополнительные условия, направленные на защиту сторон договора на перевозку массовых грузов.

15. Была выражена поддержка в отношении такого подхода к рассмотрению СМЛП в проекте документа. Одним из преимуществ подобного подхода, как отмечалось, является то, что он позволяет отдельно рассматривать вопрос о сфере применения проекта документа и вопрос об отклонении от некоторых конкретных положений проекта документа. Еще одним преимуществом, как отмечалось, является использование концепции "договоров на перевозку массовых грузов", которая является предпочтительной по сравнению с СМЛП, поскольку она является более широкой и более универсальной концепцией. Было выражено определенное беспокойство в связи со сложностью такой схемы и той путаницей, которая может возникнуть в результате ее применения. Было также высказано мнение о том, что в процессе формулирования положений необходимо будет применять особенно тщательный подход, с тем чтобы избежать использования чрезмерно широкой концепции договоров на перевозку массовых грузов, применение которой может вопреки ожиданиям привести к включению в проект документа некоторых договоров перевозки, относящихся к сфере

нелинейных перевозок. Был задан вопрос о том, соответствует ли формулировка "будущая перевозка грузов серией партий", содержащаяся в проекте статьи 4 в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, концепции договоров на перевозку массовых грузов, или же она имеет более широкий охват. Кроме того, были заданы вопросы о методах классификации перевозок конкретных партий груза, если такие перевозки осуществляются в соответствии с договором перевозки, в рамках которого перевозчик согласился использовать услуги линейных перевозчиков, однако вместо этого воспользовался услугами нелинейных перевозчиков.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по вопросу 1*

16. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- дать положительный ответ на вопрос 1;
- обратиться к неофициальной редакционной группе с просьбой внести изменения в положения о сфере применения с учетом мнений, отраженных в изложенных выше пунктах.

**Вопрос 2. При каких условиях можно будет отходить от положений проекта документа?**

17. Было высказано мнение о том, что для того, чтобы в рамках договора на перевозку массовых грузов или при перевозках конкретных партий груза в соответствии с таким договором можно было отклоняться от положений проекта документа, необходимо обеспечить соблюдение следующих четырех условий:

- такой договор должен быть [взаимно согласован и] заключен в письменной или электронной форме;
- такой договор должен обязывать перевозчика предоставлять конкретную транспортную услугу;
- положение договора на перевозку массовых грузов, предусматривающее большие или меньшие обязанности, права, обязательства и ответственность, должно быть изложено в договоре и не может быть включено путем ссылки на другой документ; и
- такой договор не может быть [публичным прейскурантом цен или услуг перевозчика,] коносаментом, транспортным документом, электронной записью или квитанцией на груз или аналогичным документом, однако такие документы могут быть включены в договор путем ссылки в качестве элементов договора.

18. Хотя было высказано мнение о том, что отклонение от положений проекта документа не следует допускать ни при каких условиях, предложение разрешить отход от положений в определенных обстоятельствах получило определенную поддержку. Было высказано мнение о том, что изложенные в предыдущем пункте четыре условия не являются достаточно ясными или же достаточно дифференцированными по отношению к другим договорам для того, чтобы можно было выявлять конкретные ситуации, при которых будет разрешено отклоняться от положений проекта документа. В других выступлениях особо подчеркивалось, что цель требования в отношении выполнения упомянутых

выше условий, прежде чем будет разрешено отклоняться от положений проекта документа, заключается в том, чтобы избежать ситуации, допускающей злоупотребление договором на перевозку массовых грузов в ущерб одной из сторон. Было высказано мнение о том, что такая цель достигается благодаря выполнению условий, которые излагаются в предыдущем пункте и совокупным результатом которых является взаимная договоренность относительно осведомленности об условиях договора. Были выражены определенные сомнения относительно необходимости заключения такого договора в письменной форме.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по вопросу 2*

19. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- что предлагаемые условия для отклонения от положений можно использовать в качестве основы для продолжения обсуждений, однако следует обратиться к неофициальной редакционной группе с просьбой принять во внимание отраженные в изложенных выше пунктах мнения при рассмотрении условий, которые необходимо выполнить для того, чтобы можно было отклоняться от положений проекта документа.

**Вопрос 3. Должен ли проект документа содержать какие-либо императивные положения, отклонение от которых невозможно ни при каких обстоятельствах, и, если это будет предусмотрено, какие положения должны относиться к этой категории?**

20. Было высказано мнение о том, что в процессе обсуждения статьи 14 проекта документа Рабочая группа рассмотрела концепцию отказа от применения обязательств, закрепленных в проекте документа, и отказалась от этой концепции. Было выражено беспокойство в связи с тем, что определение положений проекта документа, отклоняться от которых будет невозможно, было бы равнозначно возврату к этой концепции. Было далее высказано мнение о том, что, если стороны договора на перевозку массовых грузов, рассматриваемого характера, будут достаточно защищены для того чтобы отклоняться от положений проекта документа, то им следует предоставить право договариваться по всем аспектам соглашения, включая такие вопросы, как мореходность.

21. Определенная поддержка была выражена в отношении противоположного мнения, в соответствии с которым ни при каких обстоятельствах не будет допускаться отклонение от определенных положений проекта документа, особенно от положений, касающихся мореходности, в соответствии с проектом статьи 13. Было выражено определенное беспокойство относительно последствий решения ни при каких обстоятельствах не допускать отклонения от обязательств в отношении обеспечения мореходности, в частности относительно любых положений проекта документа, которые могут быть связаны с мореходностью, например положений, касающихся ограничения ответственности. Хотя было высказано мнение о том, что запрещение отклоняться от обязательств в отношении обеспечения мореходности, не окажет никакого воздействия на положения, касающиеся ограничения ответственности, было высказано мнение о том, что следует продолжить рассмотрение общих



последствий применения такого подхода в отношении обязательств, касающихся мореходности.

22. В более общем плане было высказано мнение о том, что в проекте документа не следует предусматривать возможности отклонения от обязательств, касающихся обеспечения безопасности на море, однако определенную поддержку получило также мнение о том, что вопросы безопасности должны регулироваться в соответствии с нормами публичного права. Отмечалось, что некоторые положения, касающиеся обязательств грузоотправителя по договору, например положения, предусмотренные в проектах статей 25 и 27, а также положения проекта статьи 26, касающиеся обязательства перевозчика предоставлять информацию грузоотправителю по договору по его просьбе, могут быть связаны с обеспечением безопасности, и поэтому следует рассмотреть вопрос о применении в отношении таких положений аналогичного подхода.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по вопросу 3*

23. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- что обязательство, касающееся обеспечения мореходности, следует рассматривать в качестве императивного положения проекта документа, отклонение от которого не допускается;
- обратиться к неофициальной редакционной группе с просьбой учесть мнения, отраженные в изложенных выше пунктах, при рассмотрении этого вопроса.

**Вопрос 4. Должен ли отход от положений проекта документа, который является применимым в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору, распространяться на третьи стороны, которые прямо согласились взять на себя соответствующие обязательства, и при каких условиях?**

24. Рабочая группа затем рассмотрела вопрос о том, должен ли отход от положений проекта документа, который является применимым в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору, распространяться также на третьи стороны, которые прямо согласились взять на себя соответствующие обязательства. Определенную поддержку получило мнение о том, что значение формулировки "прямо согласились" не является ясным, и будет довольно трудно надлежащим образом защитить интересы третьих сторон без дополнительной конкретизации. В качестве примера в связи с этим была приведена вполне реальная коммерческая ситуация, когда одна из сторон может заявить о согласии на отход от положений от имени всех своих покупателей. Было выражено также беспокойство в связи с вопросом о том, является ли данное требование требованием в отношении прямого согласия соблюдать положения договора на перевозку массовых грузов в целом или же прямого согласия на отход от конкретных положений проекта документа. По мнению некоторых участников, следует установить требование в отношении прямого согласия третьих сторон на отход от конкретных положений. Согласно общему мнению, если такое положение будет согласовано Рабочей группой, необходимо будет с особой тщательностью подойти к подготовке формулировок, с тем чтобы надлежащим

образом отразить ключевое требование о том, что третья сторона должна прямо согласиться на отход от положений проекта документа на основании договора.

25. Определенную поддержку получило мнение о том, что положение, аналогичное проекту статьи 5, содержащемуся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.44, обеспечивает надлежащую защиту третьих сторон, которые наделяются определенными правами в соответствии с договором перевозки, и что не требуется какого-либо дополнительного положения для защиты третьих сторон в связи с отходом от положений проекта документа, согласованным сторонами договора на перевозку массовых грузов. Было высказано мнение о том, что основная цель такого положения в проекте документа заключается в ограничении способности сторон договора на перевозку массовых грузов отходить от положений проекта документа, а также в том, чтобы избежать связывания третьих сторон таким отходом от положений, если они на него прямо не согласились. Отмечалось, что если такое положение не будет включено в проект документа, то данный вопрос будет регулироваться в соответствии с национальным законодательством, и в результате этого возникнет ситуация, при которой третьи стороны смогут получать права только на основании договора. Было указано далее, что в связи с подобной ситуацией, таким образом, в некоторых правовых системах может возникнуть опасность того, что третьи стороны могут оказаться незащищенными и будут связаны положениями договора об отходе от проекта документа, с которыми они не соглашались. Было высказано мнение о том, что проект статьи 5 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.44 можно было бы скорректировать, с тем чтобы учесть такие различные основания для беспокойства, и таким образом избежать необходимости формулирования дополнительного положения. Было далее высказано мнение о том, что в случае применения противоположного подхода будет установлено два различных режима для третьих сторон, в зависимости от того, наделяются ли они правами в соответствии с чартер-партией или же в соответствии с договором на перевозку массовых грузов.

26. Кроме того, было выражено беспокойство в связи с тем, каким образом отход от положений проекта документа, имеющего обязательную силу для третьей стороны договора на перевозку массовых грузов, может повлиять на права такой стороны в отношении выбора суда в соответствии с положениями о юрисдикции или арбитраже. Было решено, что этот вопрос следует обсудить при рассмотрении Рабочей группой глав о юрисдикции и арбитраже. Был поднят также вопрос в связи с решением, принятым Рабочей группой на ее четырнадцатой сессии, о том, что следует применять документарный подход для идентификации третьих сторон, права которых должны быть защищены в соответствии с проектом документа (см. A/CN.9/572, пункты 91, 94 и 96). Было высказано мнение о том, что это решение было принято только в отношении более общих положений, касающихся сферы применения в целях защиты третьих сторон, но не в отношении конкретной ситуации защиты прав третьих сторон в связи с договором на перевозку массовых грузов (дальнейшее обсуждение, касающееся документарного подхода, см. пункты 35–44 ниже).

27. Было выражено общее согласие с рядом замечаний, отраженных в изложенных выше пунктах, в отношении связывания третьих сторон положениями договора, предусматривающими отход от проекта документа, в отсутствие прямого согласия таких третьих сторон. В то же время было

поддержано мнение о том, что в отношении данного вопроса следует придерживаться более широкого и более коммерческого подхода и что третьи стороны должны быть автоматически связаны положениями договора, предусматривающими отход от проекта документа, поскольку они не должны обладать большими правами, чем первоначальные стороны договора. Было высказано также мнение о том, что Рабочей группе следует рассмотреть коммерческие условия, например, когда третьи стороны не являются сторонами, которые абсолютно не связаны с договаривающимися сторонами, а могут быть другими представителями одной и той же корпоративной группы.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по вопросу 4*

28. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- включить в проект документа положение, разрешающее третьим сторонам договора на перевозку массовых грузов прямо соглашаться соблюдать положения об отходе от проекта документа, согласованные между сторонами такого договора;
- предложить неофициальной редакционной группе разработать положение по этому вопросу для рассмотрения Рабочей группой, принимая во внимание мнения, отраженные в изложенных выше пунктах.

#### **Вопрос 5. Определение понятия "договор перевозки"**

29. Следующий вопрос, который был рассмотрен Рабочей группой в связи со сферой применения и свободой договора, касался определения понятия "договор перевозки", которое излагается в документе A/CN.9/WG.III/WP.44.

30. Было высказано мнение о том, что между словами "за" и "уплату фрахта" следует включить слова "[обязательство произвести]", с тем чтобы избежать риска узкого толкования формулировки "за уплату фрахта" как исключаящей случаи будущих платежей. Хотя это предложение получило определенную поддержку, Рабочая группа не сочла, что оно позволяет повысить ясность этого положения.

31. Рабочая группа далее обсудила вопрос о том, следует ли начинать второе предложение определения формулировкой "Это обязательство" или "Этот договор", или же следует использовать в тексте на английском языке вместо слова "this" слово "the". Рабочая группа отдала предпочтение использованию формулировки "Этот договор".

32. Было также высказано мнение о том, что между словами "должно предусматривать" и "перевозку морем" следует включить слово "[международную]". Отмечалось, что это предложение обусловлено беспокойством в связи с тем, что проект статьи 2 в том виде, в каком он излагается в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, не отражает надлежащим образом требования в отношении международного характера морского этапа перевозки. Хотя в отношении необходимости включения слова "международный" были выражены определенные сомнения, Рабочая группа решила сохранить его в квадратных скобках до завершения рассмотрения проекта статьи 2.

33. Еще один вопрос, который было предложено рассмотреть Рабочей группе, касался целесообразности сохранения или исключения следующей заключительной формулировки этого определения: "[Договор, который позволяет по выбору перевезти груз морем, считается договором перевозки при условии, что груз фактически перевезен морем.]". Было высказано мнение в поддержку сохранения этой формулировки и снятия квадратных скобок. Отмечалось, что включение такой формулировки будет содействовать обеспечению определенности относительно применения проекта документа к ситуациям, когда в договоре перевозки не указано, каким образом будет осуществляться перевозка, и когда фактическая перевозка осуществляется морем. Хотя это мнение получило определенную поддержку, было указано, что гибкое толкование первого предложения этого проекта положения позволяет получить аналогичный результат и что заключительная формулировка в квадратных скобках может быть исключена, поскольку она не является необходимой. Кроме того, было высказано мнение о том, что договор может подразумевать перевозку морем и что в любом случае ключевым элементом для определения сферы применения проекта документа является договор перевозки, а не фактическая перевозка грузов. Согласно другому мнению, с учетом применения в проекте документа подхода, основанного на концепции "maritime plus", включение такой формулировки было бы излишним.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по вопросу 5*

34. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- заменить формулировку "Это обязательство" в начале второго предложения определения понятия "договор перевозки" формулировкой "Этот договор";
- включить в квадратных скобках между формулировками "должно предусматривать" и "перевозку морем" слово "[международную]" до завершения рассмотрения Рабочей группой проекта статьи 2, изложенного в документе A/CN.9/WG.III/ WP.44;
- исключить приводимую в квадратных скобках заключительную формулировку этого определения.

**Вопрос 6. Следует ли применять документарный или недokumentарный подход для защиты третьих сторон в проекте статьи 5 в том виде, в каком она приводится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.44?**

35. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она совсем недавно рассматривала вопрос о защите третьих сторон, а также проект текста, который предшествовал проекту статьи 5 в том виде, в каком он приводится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.44, на своей четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункты 91–96 и 105). С учетом результатов этих обсуждений в текст проекта статьи 5 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.44 были предложены некоторые изменения и обсуждения были продолжены на основе следующего текста:

"Статья 5

Если транспортный документ или электронная запись выдается согласно чартер-партии или какому-либо договору, предусматриваемому статьей 3(1)(с), то [такой транспортный документ или электронная запись отвечает условиям настоящего Документа и] положения настоящего Документа применяются к договору, подтвержденному транспортным документом или электронной записью, [с момента, с которого он регулирует отношения] [в отношениях] между перевозчиком и [лицом, получающим права по договору перевозки,] [грузоотправителем, грузополучателем, распоряжающейся стороной, держателем или лицом, упомянутым в статье 31,] при условии, что такое лицо не является фрахтователем или стороной договора, предусматриваемого статьей 3(1)(с)".

36. Рабочая группа обсудила вопрос о целесообразности сохранения документарного подхода в отношении защиты третьих сторон (см. A/CN.9/572, пункт 96); и, если это целесообразно, на какие третьи стороны будет распространяться защита в соответствии с проектом документа. Ряд делегаций поддержали документарный подход. Было указано, что необходимость защищать доверяющие третьи стороны будет возникать только при наличии документа. Было высказано мнение о том, что документарный подход лучше обеспечивает коммерчески обоснованное решение и в большей степени соответствует торговой практике. Было указано также, что в некоторых правовых системах стороны могут полагаться на другие документы, помимо коносаментов, а также на документы, находящиеся в распоряжении грузоотправителя по договору, и в практике встречаются также случаи циркуляции необоротных документов. Было указано, что с учетом этих обстоятельств необходимо расширить сферу применения проекта документа применительно к защите третьих сторон. Тем не менее было высказано также противоположное мнение о том, что сфера применения проекта статьи 5 в том виде, в каком он излагается в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, является слишком широкой.

37. Значительная поддержка была также выражена в отношении недокументарного подхода. Было указано, что невозможно понять, каковы основания для защиты третьих сторон, выступающих держателями необоротных документов. Указывалось также, что в некоторых видах перевозок и, особенно при краткосрочных перевозках, коммерческая практика не предусматривает выдачу какого-либо документа, что при других перевозках документы всегда остаются у перевозчика и что документарный подход лишит третьи стороны, участвующие в таких перевозках, какой-либо защиты. Кроме того, отмечалось, что перевозчик и грузоотправитель по договору в состоянии решить, выдавать ли документ, и выбрать вид документа и что при документарном подходе, таким образом, обеспечение защиты третьих сторон будет зависеть от решения, принимаемого сторонами договора.

38. В соответствии с другими доводами сторонников недокументарного подхода свобода договора может быть предусмотрена только в том случае, если она будет распространяться только на стороны договора, и третьи стороны могут быть даже не осведомлены о таких договорных положениях. Было высказано мнение о том, что ссылка на наличие документа в качестве основания для защиты третьих сторон противоречит логике. Кроме того, было указано, что

доверие третьих сторон является оправданным только в тех случаях, когда документ обеспечивает убедительные доказательства, например в случае оборотных коносаментов, в то время как стороны, желающие взять на себя риск на основе менее надежных документов, не могут рассчитывать на какую-либо защиту за то, что они полагаются на такие документы.

39. Было также высказано мнение о том, что недокументарный подход является более приемлемым с учетом возможных будущих потребностей электронной торговли, а также с учетом того факта, что транспортные электронные записи могут существенно отличаться от коносаментов. Было высказано также противоположное мнение с учетом ссылки на транспортные электронные записи в проекте статьи 5 в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, а также с учетом общего подхода, применяемого в проекте документа в отношении необходимости учета любых возможных технических изменений.

40. Было указано, что в отличие от этого недокументарный подход имеет весьма широкую сферу применения и его использование может иметь непредсказуемые последствия, в то время как документарный подход широко известен, и последствия его применения легко предсказать.

*Взаимосвязь между сферой применения проекта статьи 5 в документе A/CN.9/WG.III/WP.44 и защитой третьих сторон*

41. Было указано, что проект статьи 5 в том виде, в каком он излагается в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, действует только в интересах третьих сторон чартер-партий и других договоров, исключенных из сферы применения проекта документа, и что проект статьи 5 можно рассматривать в качестве положения о сфере применения, цель которого заключается в распространении защиты на третьи стороны, которые в противном случае исключаются. Тем не менее, было указано также, что не следует предоставлять третьим сторонам таких договоров более благоприятный режим по сравнению со сторонами этих же договоров. В ответ было указано, что не следует отказываться от уже давно существующей практики предоставления защиты третьим сторонам, которые являются держателями коносаментов, выданных на основании чартер-партий. Отмечалось также, что исторически свобода договора предусматривается в международных документах о морских перевозках на основе исключения некоторых видов договоров, например чартер-партий, из сферы применения таких документов, как это, например, сделано в статье V Гаагских правил, которая не направлена на защиту третьих сторон, а просто предусматривает исключение чартер-партий. Кроме того, было указано, что, хотя аналогичный результат может быть достигнут в результате включения таких исключаемых договоров в сферу применения проекта документа и в результате включения положений, допускающих свободу договора, оба метода требуют разработки положений о защите третьих сторон.

42. Было далее указано, что в тексте проекта статьи 5 в документе A/CN.9/WG.III/WP.44 опущена ссылка на договоры на перевозку массовых грузов, которая содержится в тексте проекта статьи 2(4) в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, поскольку было решено, что на практике транспортные документы выдаются не при заключении договоров на перевозку массовых грузов, а только в случае перевозок отдельных партий груза, которые осуществляются в соответствии с договорами на перевозку массовых грузов.

*Требования в отношении документов в соответствии с документарным подходом*

43. Исходя из предположения о том, что будет применяться документарный подход, Рабочая группа обсудила вопросы, касающиеся видов документов, которые будут обеспечивать защиту третьих сторон. Хотя отмечался определенный консенсус по вопросу о том, что наличие коносамента будет вполне достаточным для этих целей, было выражено беспокойство в отношении квитанций на груз, а также высказаны различные мнения относительно таких "промежуточных" необоротных документов, как транспортные накладные. Было высказано мнение о том, что формулировка, содержащаяся в проекте статьи 3(2) в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, может обеспечивать полезную основу для разъяснения данного вопроса.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по вопросу 1*

44. После обсуждения Рабочая группа постановила:
- использовать существующий текст, приведенный в пункте 35 выше, в качестве основы для дальнейшего уточнения формулировок, с тем чтобы примирить две позиции на основе нового текста, который будет разработан неофициальной редакционной группой и представлен Рабочей группе для дальнейшего рассмотрения;
  - если усилия по разработке такого текста не увенчаются успехом, сохранить текст, отражающий обе позиции, в квадратных скобках в проекте документа для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий.

**Вопрос 7. Следует ли использовать в проекте статьи 88 "односторонний" или "двусторонний" императивный подход?**

45. Рабочая группа рассмотрела затем текст проекта статьи 88, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, с учетом добавления слова "[морская]" перед словами "исполняющая сторона" в пунктах 1 и 2, а также заключения в квадратные скобки слов "[, грузоотправителя по договору, распоряжающейся стороны, или грузополучателя в соответствии с положениями настоящего документа]" в конце пункта 1. Был рассмотрен вопрос о целесообразности применения в проекте статьи 88 "одностороннего" или "двустороннего" императивного подхода.

46. Была выражена поддержка применению "одностороннего" императивного подхода в проекте статьи 88. В соответствии с этим подходом сокращение на основании договора объема ответственности перевозчика и других сторон, упомянутых в этом проекте статьи, невозможно, в то время как увеличение объема такой ответственности допустимо. Было указано, что такой подход основывается на предположении о том, что грузоотправитель по договору должен пользоваться защитой на основании принципов, аналогичных принципам защиты потребителей. Было высказано мнение о том, что в пункте 1 слова "[, или увеличении]" следует исключить, сняв также квадратные скобки, в которые заключено слово "или".

47. Было далее указано, что "односторонний" императивный подход совместим с правом грузоотправителя по договору расширять пределы своей ответственности. Тем не менее было высказано также мнение о том, что стороны договора не должны иметь возможности увеличивать объем обязательств грузоотправителя по договору. В связи с этим было указано, что позицию грузоотправителя по договору в отношении его ответственности было бы лучше разъяснить в соответствующих отдельных положениях. Кроме того, было высказано мнение о том, что в проект документа следует включить положение, препятствующее грузоотправителю по договору сокращать объем своих обязательств.

48. Определенная поддержка была также выражена в отношении "двустороннего" императивного подхода, в соответствии с которым не будет допускаться никаких изменений ответственности сторон на основании договора. Было высказано мнение о том, что такой подход лучше отражает существующий в настоящее время баланс экономических интересов между перевозчиками и грузоотправителями по договору, в то время как применение "одностороннего" императивного подхода, как отмечалось, обеспечивает грузоотправителям по договору необоснованную защиту. В то же время отмечалось также, что на международном уровне "двусторонний" императивный подход применяется только в Конвенции о договоре международной перевозки грузов 1956 года ("Конвенция КДПГ"), что имеет весьма сомнительные последствия, поскольку это положение препятствует развитию конкуренции между перевозчиками в ущерб их клиентам.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по вопросу 7*

49. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- исключить слова "[, или увеличении]" и снять квадратные скобки, в которые заключено слово "или", в проекте статьи 88(1).

**Вопрос 8. Какие стороны должны быть охвачены в соответствии с проектом статьи 88?**

50. Было высказано мнение о том, что следует продолжить рассмотрение вопроса об определении сторон, на которые будет распространяться этот проект статьи. Было указано, что проект текста, например, не содержит ссылки на грузоотправителя, хотя в нем упоминается грузополучатель. Отмечалось также, что следует рассмотреть возможность распространения защиты, предоставляемой в соответствии с этой статьей, на все исполняющие стороны с учетом смешанного характера перевозок, рассматриваемых в проекте документа. Тем не менее в связи с этим отмечалось также, что неморские исполняющие стороны не попадают в сферу применения проекта документа. Наконец, было высказано мнение о том, что ссылка на морские исполняющие стороны необходима для обеспечения того, чтобы перевозчик не мог избежать ответственности в результате ссылки на исключительную ответственность морских исполняющих сторон.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по вопросу 8*

51. После обсуждения Рабочая группа постановила:



- снять квадратные скобки, в которые заключено слово "морская" в проекте статьи 88(1) и (2);
- сохранить квадратные скобки, в которые заключена последняя формулировка проекта статьи 88(1), для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий.

**Предлагаемый пересмотренный проект положений, касающихся сферы применения и свободы договора (проекты статей 1, 2, 3, 4, 88, 89 и новый проект статьи 88а)**

52. На основе результатов обсуждений в Рабочей группе (см. выше, пункты 10–51) относительно положений проекта документа, касающихся сферы применения и свободы договора, изложенных в документах A/CN.9/WG.III/ WP.44 (проекты статей 1, 2, 3, 4 и 5) и A/CN.9/WG.III/ WP.32 (проекты статей 88 и 89), неофициальная редакционная группа в составе представителей ряда делегаций подготовила пересмотренный вариант этих положений, на основе которого были сформулированы пересмотренные проекты статей 1, 2, 3, 4, 88 и 89, а также предлагаемый новый проект статьи 88а, предусматривающий возможность отхода от положений проекта документа в случае договоров на массовые грузы при соблюдении определенных условий. Был предложен следующий новый текст этих положений:

"Статья 1

- а) "договор перевозки" означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Такой договор должен предусматривать перевозку морем и может предусматривать перевозку другими видами транспорта до или после морской перевозки;
- х) "договор на массовые грузы" означает договор, который предусматривает перевозку [указанного минимального количества] груза серией партий в течение согласованного срока;
- хх) "нелинейная перевозка" означает любые транспортные услуги, которые не являются линейными транспортными услугами. Для целей настоящего пункта "линейные транспортные услуги" означает транспортные услуги, которые i) являются общедоступными через публичное оповещение или аналогичным образом и ii) предусматривают транспортировку на судах, которые ходят по регулярному графику между указанными портами в соответствии с общедоступными расписаниями или датами рейсов.

Статья 2

1. С учетом положений статьи 3(1) настоящий Документ применяется к договорам перевозки, по которым место получения и место сдачи находятся в разных государствах и порт погрузки [для морской перевозки] и порт разгрузки [для этой же морской перевозки] находятся в разных государствах, если
  - а) место получения [или порт погрузки] находится в Государстве–участнике, или

b) место сдачи [или порт разгрузки] находится в Государстве-участнике, или

[с) договор перевозки предусматривает, что он регулируется настоящим документом или законодательством любого государства, вводящим его в действие.]

Ссылки на [места и]<sup>1</sup> порты означают [места и] порты, согласованные в договоре перевозки.

2. Настоящий Документ применяется без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя по договору, грузоотправителя или любых других заинтересованных сторон.

### Статья 3

1. Настоящий Документ не применяется в отношении:

- a) чартер-партий,
- b) договоров на использование судов или любого пространства на таких судах,
- c) за исключением случаев, предусмотренных в пункте 2, договоров на нелинейные транспортные услуги и
- d) за исключением случаев, предусмотренных в пункте 3, договоров на массовые грузы.

2. Без ущерба для подпунктов 1(a) и (b) настоящий Документ применяется в отношении договоров перевозки при предоставлении нелинейных транспортных услуг, если они подтверждаются транспортным документом или транспортной электронной записью или содержатся в таком документе или записи, которые подтверждают также получение перевозчиком или исполняющей стороной груза, за исключением сторон чартер-партий или договора на использование судна или какого-либо пространства на судне.

3. a) Настоящий Документ применяется в отношении условий, регулирующих перевозку каждой партии в соответствии с договором на массовые грузы в той степени, в какой это предусмотрено положениями настоящей главы<sup>2</sup>.

b) Настоящий Документ применяется в отношении условий договоров на массовые грузы в той степени, в какой они регулируют перевозку каждой партии в соответствии с договором на массовые грузы, которые регулируются положениями настоящего Документа в соответствии с подпунктом (a).

---

<sup>1</sup> Если статья 1 будет содержать определение понятий "место получения" или "место сдачи", то ссылки на "место" будут излишними.

<sup>2</sup> В соответствии с настоящим проектом предлагаемые статьи 2–4 будут составлять главу о сфере применения, предлагаемая статья 1 – главу об определениях.

## Статья 4

Несмотря на положения статьи 3, если транспортный документ или транспортная электронная запись выдается в соответствии с чартер-партией или договором, предусмотренным в статье 3 (1)(b) или (c), положения настоящего Документа применяются в отношении договора, подтверждаемого транспортным документом или транспортной электронной записью или содержащегося в таком документе или записи, между перевозчиком и грузоотправителем, грузополучателем, распоряжающейся стороной, держателем или лицом, упомянутым в статье 31, которое не является фрахтователем или стороной договора в соответствии со статьей 3 (1)(b) или (c).

## Статья 88

1. Если в настоящем Документе не предусмотрено иное, любое положение является ничтожным, если:

- a) оно прямо или косвенно исключает или ограничивает обязательство перевозчика или морской исполняющей стороны в соответствии с настоящим документом;
- b) оно прямо или косвенно исключает или ограничивает ответственность перевозчика или морской исполняющей стороны за нарушение обязательства в соответствии с настоящим документом; или
- c) предусматривает передачу в пользу перевозчика или лица, упомянутого в статье 14 бис, прав страхования груза.

[2. Если в настоящем Документе не предусмотрено иное, любое положение является ничтожным, если:

- a) оно прямо или косвенно исключает, ограничивает [или расширяет] предусмотренные в главе 7 обязательства грузоотправителя по договору, грузоотправителя, грузополучателя, распоряжающейся стороны, держателя или лица, упомянутого в статье 31; или
- b) оно прямо или косвенно исключает, ограничивает [или расширяет] ответственность грузоотправителя по договору, грузоотправителя, грузополучателя, распоряжающейся стороны, держателя или лица, упомянутого в статье 31, за нарушение любого из их обязательств в соответствии с главой 7.]

Статья 88a<sup>3</sup>

1. Несмотря на положения статьи 88, если условия договора на массовые грузы регулируются настоящим Документом в соответствии со статьей 3(3)(b), договор на массовые грузы может предусматривать более или менее значительные обязанности, права, обязательства и ответственность, чем это предусмотрено в настоящем Документе, если

<sup>3</sup> Вопрос о положении морской исполняющей стороны необходимо будет вновь рассмотреть в связи с проектом статьи 15.

договор на массовые грузы [согласован в письменной форме или электронным способом]<sup>4</sup>, содержит четкое заявление о том, что в нем допускается отход от положений настоящего Документа, и:

- a) заключен на индивидуальной основе; или
  - b) содержит четкое указание на разделы договора на массовые грузы, в которых допускается отход от положений настоящего Документа.
2. Отход от положений в соответствии с пунктом 1 указывается в договоре и не может быть включен путем ссылки на другой документ.
3. [Общедоступный прейскурант цен и услуг перевозчика,] транспортный документ, транспортная электронная запись или аналогичный документ не является договором на массовые грузы в соответствии с пунктом 1, но договор на массовые грузы может включать такие документы путем ссылки в качестве условий договора.
4. Право отходить от положений в соответствии с настоящей статьей применяется к условиям, которые регулируют перевозку партий груза в соответствии с договором на массовые грузы в той степени, в какой такие условия регулируются настоящим Документом в соответствии со статьей 3(3)(a).
5. Пункт 1 не применяется к:
- a) обязательствам, установленным в статье 13(1) (a) и (b) [и ответственности, возникающей в результате нарушения таких обязательств или ограничения такой ответственности]
  - [b) правам и обязательствам, указанным в статьях [19], [25], [26], [27] и [XX]<sup>5</sup> [и ответственности, возникающим в результате их нарушения]]
6. Пункт 1 применяется:
- a) в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору;
  - b) в отношениях между перевозчиком и любой другой стороной, которая прямо согласилась [в письменной форме или электронным способом]<sup>6</sup> быть связанной условиями договора на массовые грузы, которые отходят от положений настоящего Документа. [Прямое

<sup>4</sup> Статья 5, изложенная в документе A/CN.9/WG.III/ WP.47, будет расширена для включения этого положения.

<sup>5</sup> Статья XX относится к новому положению о регулировании опасных грузов, которое должно быть включено в проект документа в соответствии с решением, принятым на тринадцатой сессии Рабочей группы в мае 2004 года, о том, что следует включить в надлежащем месте проекта 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 (см. A/CN.9/552, пункты 146–148). Такое положение было предложено в пункте 19 документа A/CN.9/WG.III/ WP.39.

<sup>6</sup> Статья 5, изложенная в документе A/CN.9/WG.III/ WP.47, будет расширена для включения этого положения.

согласие должно свидетельствовать о том, что соглашающаяся сторона получила уведомление, в котором четко указано, что договор на массовые грузы отходит от положений настоящего документа, и такое согласие не указывается в [общедоступном прейскуранте цен и услуг перевозчика,] транспортном документе или транспортной электронной записи. Бремя доказывания того, что условия для отхода от положений были выполнены, возлагается на перевозчика.]

#### Статья 89

Несмотря на положения глав 4 и 5 настоящего Документа, условия договора перевозки могут исключать или ограничивать ответственность как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, если:

- а) грузом являются живые животные, за исключением случаев, когда доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или бездействия перевозчика [или лица, упомянутого в статье 14 бис], совершенных вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки, или
- б) характер или состояние груза или же обстоятельства и условия, в которых осуществляется перевозка, таковы, что они являются разумным оправданием для специального соглашения, при условии, что это не затрагивает обычных коммерческих поставок, осуществляемых в рамках обычных перевозок, и не выдается и не предполагается выдавать никакого оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи для перевозки такого груза".

53. Рабочая группа заслушала краткий доклад неофициальной редакционной группы относительно изменений, которые были внесены в ранее существовавшие варианты этих статей, которые приводились в документах A/CN.9/WG.III/WP.44 и A/CN.9/WG.III/WP.32. В определении понятия "договор перевозки" заключительное предложение в квадратных скобках предыдущего варианта проекта статьи 1(a) было исключено в соответствии с решением Рабочей группы (см. выше пункты 33 и 34). Кроме того, было добавлено определение понятия "договор на массовые грузы" в виде предлагаемого пункта (х), а также было исключено определение понятия "услуги по линейным перевозкам", поскольку оно оказалось излишним в свете предложенных позднее положений, касающихся только "нелинейных транспортных услуг". В предлагаемом пересмотренном проекте статьи 2(1) были исключены конкретные ссылки на "[договорные]" места и порты, для того чтобы сохранить заключительное предложение. Ранее существовавший вариант проекта статьи 2(1)(с) был исключен, поскольку он не получил достаточной поддержки. Заключенные в квадратные скобки формулировки в предлагаемых пересмотренных проектах статей 2(1)(а) и 2(1)(б) предназначены для указания на морской характер перевозки и включены для дальнейшего обсуждения Рабочей группой. В целях повышения ясности предыдущие варианты проектов статей 3 и 4 были объединены в рамках предлагаемого пересмотренного проекта статьи 3. Отмечалось, что в основном положении предлагаемого пересмотренного проекта статьи 3(1) перечислены договоры, которые не

включаются в сферу применения проекта документа, и что, хотя в соответствии с подпунктом (b) чартер-партии, несомненно, подлежат включению, они, тем не менее, поименованы в подпункте (a) по историческим причинам. В предлагаемом пересмотренном проекте статьи 3(2) излагается несколько пересмотренных вариантов ранее существовавшего проекта статьи 3(2) для включения некоторых договоров на нелинейные транспортные услуги. Цель предлагаемого пересмотренного проекта статьи 3(3) заключается в распространении сферы применения проекта документа на договоры на массовые грузы на основе перевозки отдельных партий груза в соответствии с такими договорами. В предлагаемом пересмотренном проекте статьи 4 излагаются элементы предыдущего проекта статьи 5 на основе использования документарного подхода, а также конкретно перечисляются лица, в отношении которых он применяется. Подобно своему предшественнику в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 предлагаемый пересмотренный проект статьи 88 касается императивных положений проекта документа, и этот вопрос рассматривается отдельно в пункте 1 в отношении перевозчиков и морских исполняющих сторон, а также в пункте 2 в отношении сторон, заинтересованных в грузе. В предлагаемом пункте 1 отражается односторонний императивный подход, согласованный в отношении перевозчика, а в пункте 2 отражается более сложный подход в отношении обязательств сторон, заинтересованных в грузе, для дальнейшего обсуждения Рабочей группой. Предлагаемая новая статья 88а сформулирована для того, чтобы отразить результаты обсуждений в Рабочей группе относительно возможности отходить от положений проекта документа в некоторых случаях в соответствии с договорами на массовые грузы, включая необходимые условия для такого отхода, а также некоторые дополнительные обязательства. Кроме того, отмечалось, что в соответствии с предлагаемой новой статьей 88а(4), если рассматриваемые договоры на массовые грузы удовлетворяют перечисленным требованиям, юридически действительные положения, отходящие от положений проекта документа, будут охватывать как договор на массовые грузы, так и каждую индивидуальную партию груза, как это предусматривается в предлагаемой новой статье 88а. В предлагаемой статье 88а(5) излагаются императивные положения, отход от которых невозможен ни при каких обстоятельствах, а в предлагаемой новой статье 88а(6) устанавливается, в отношении каких сторон будет применяться отход от положений, а также определяются необходимые элементы "прямого согласия" на отход от положений, а также дополнительная гарантия, в соответствии с которой бремя доказывания того, что условия для отхода от положений были выполнены, возлагается на перевозчика.

#### **Предлагаемый пересмотренный проект статьи 1**

54. Рабочая группа рассмотрела прежде всего предлагаемый текст проекта статьи 1 (см. пункт 52 выше).

*Определение договоров на массовые грузы (предлагаемый пересмотренный проект статьи 1, пункт x)*

55. Было высказано мнение о том, что слова "[указанного минимального количества]" в предлагаемом проекте статьи 1 (x) следует исключить, с тем чтобы отразить коммерческую практику в связи с договорами на массовые грузы, которая предусматривает указание не минимального количества груза,

подлежащего транспортировке, а только примерного количества. Было особо указано, что ссылку на количество груза, подлежащего перевозке, следует сохранить без упоминания, тем не менее, минимального количества.

56. Было высказано мнение о том, что слова "в течение согласованного срока" в предлагаемом проекте статьи (х) следует исключить. Тем не менее было указано, что ограниченный срок имеет принципиальное значение для определения договоров на массовые грузы. Было указано также, что на практике перевозчики не в состоянии резервировать для грузоотправителя по договору пространство на судне на неопределенный срок.

*Определение линейных и нелинейных транспортных услуг (предлагаемый проект статьи 1, пункт хх)*

57. Было высказано мнение о том, что порядок предложений в предлагаемом тексте проекта статьи 1 (хх) следует изменить. В то же время отмечалось также, что порядок предложений в предлагаемом проекте статьи 1 (хх) лучше отражает использование понятия нелинейных транспортных услуг в проекте документа. Согласно другому предложению редакционного характера определение понятия "нелинейные транспортные услуги" следует полностью исключить. Кроме того, в ответ на заданный вопрос было дано разъяснение о том, что использование формулировки "предусматривают транспортировку" в подпункте (ii) необходимо для описания только части предлагаемых транспортных услуг, которые могут охватывать также другие услуги, например хранение на складе.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемому проекту статьи 1*

58. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- сохранить предлагаемый проект текста статьи 1 для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий в свете изложенных выше соображений.

**Предлагаемый пересмотренный проект статьи 2**

59. Рабочая группа затем рассмотрела предлагаемый пересмотренный проект статьи 2 (см. пункт 52 выше).

*Определение географической сферы применения*

60. Было выражено беспокойство в связи с тем, что предлагаемый текст проекта статьи 2 (1) проекта документа не будет в достаточной степени разъяснять требования в отношении международного характера морского этапа перевозки в качестве условия для применения проекта документа. Были высказаны различные мнения по вопросу о целесообразности сохранения обеих ссылок на морскую перевозку, которые заключены в квадратные скобки в вводной формулировке пересмотренного проекта статьи 2 (1), или же какой-либо одной из этих ссылок, однако на данном этапе не было принято никакого решения.

*Предлагаемый проект статьи 2 (1)(с). Применение проекта документа в соответствии с договором*

61. Было высказано мнение о том, что заключенный в квадратные скобки предлагаемый текст пересмотренного проекта статьи 2 (1)(с) следует исключить, поскольку в отсутствие ссылки на международный характер в определении договора перевозки такой текст может наделять стороны договора внутренней перевозки правом заявлять о применении проекта документа. Тем не менее отмечалось также, что предлагаемый текст в квадратных скобках следует сохранить, поскольку он соответствует статье X (с) Гаагско–висбийских правил, которая широко применяется, особенно в отношении транзитных перевозчиков, которые перевозят груз через государства, не являющиеся сторонами этого документа. Одновременно было указано, что статья X (с) Гаагско–висбийских правил привела в некоторых странах к возникновению проблем на конституционном уровне, и возникновения таких проблем можно избежать в результате исключения заключенного в квадратные скобки предлагаемого текста проекта статьи 2 (1)(с). Было также указано, что статья X (с) Гаагско–висбийских правил была включена в этот документ на основании Висбийского протокола 1968 года по причинам, которые не имеют отношения к проекту документа, и что это положение получило различное толкование в различных правовых системах. Было также высказано мнение о том, что сохранение заключенного в квадратные скобки предлагаемого текста проекта статьи 2 (1) будет несовместимо с проектами глав 15 и 16 проекта документа, поскольку совокупным результатом применения этих положений будет предоставление странам права выбирать процессуальные нормы, а такой выбор будет противоречить императивным положениям частного международного права. В связи с этим было указано, что следует продолжить рассмотрение возможных вариантов изменения формулировки заключенного в квадратные скобки предлагаемого текста проекта статьи 2 (1)(с), с тем чтобы оно действовало только в отношении договорных вопросов, например в отношении выбора применимого права на основании договора.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемому проекту статьи 2*

62. После обсуждения Рабочая группа постановила:
- использовать предлагаемый пересмотренный проект статьи 2, включая весь текст в квадратных скобках, в качестве основы для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий.

**Предлагаемый пересмотренный проект статьи 3**

63. Рабочая группа рассмотрела предлагаемый пересмотренный проект статьи 3 (см. пункт 52 выше).

*Отход от положений о сфере применения проекта документа*

*Предлагаемый проект статьи 3, пункты 1 и 2*

64. Отмечалось, что предлагаемый пересмотренный проект статьи 3 (1) предназначен главным образом для исключения из сферы применения проекта документа договоров перевозки, связанных с предоставлением нелинейных транспортных услуг. Рабочая группа заслушала мнение о том, что цель



предлагаемого пересмотренного проекта статьи 3 (2) заключается в том, чтобы предусмотреть исключение из предлагаемого проекта статьи 3 (1) в отношении некоторых видов перевозок в рамках нелинейных транспортных услуг, когда в соответствии с текущей практикой выдается транспортный документ или транспортная электронная запись. Было указано, что предлагаемое в пересмотренном проекте статьи 3 (2) положение, в соответствии с которым такие договоры будут попадать в сферу применения проекта документа, соответствует Гаагско–висбийским правилам применительно к коносаментам. Кроме того, в результате включения предлагаемого пересмотренного проекта статьи 3 (2) сфера действия традиционного положения будет расширена, и оно будет распространяться на все случаи, когда выдается транспортный документ или транспортная электронная запись.

#### *Предлагаемый проект статьи 3, пункт 3*

65. Было предложено дать разъяснение в отношении использования слов "условий, регулирующих перевозку каждой партии" и "условий договора на массовые грузы" в предлагаемом проекте статьи 3 (3) проекта документа. Было указано, что ссылка на "условия, регулирующие перевозку каждой партии" позволяет обойти проблемы, которые возникают при использовании слов "отдельных партий", которая означает просто исполнение обязательств в соответствии с договором перевозки, в то время как определение сферы применения проекта документа требует ссылки на договорные условия. Ввиду отсутствия отдельных контрактов, регулирующих перевозку каждой отдельной партии груза, необходимо сделать ссылку на те условия в договорах на массовые грузы, которые регулируют перевозку каждой отдельной партии груза. Цель подпункта (b) состоит в разъяснении того, что только условия договора на массовые грузы, регулирующие перевозку каждой отдельной партии, попадают в сферу применения проекта документа. В отличие от этого положения и условия договора на массовые грузы, которые не регулируют перевозку каждой отдельной партии, не попадают в сферу применения проекта документа. Что касается договоров на массовые грузы, которые регулируют перевозки, исключаемые из сферы применения проекта документа (например, когда для перевозки отдельных партий используются чартер–партии), то они также не будут попадать в сферу применения проекта документа.

#### *Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемому проекту статьи 3*

66. После обсуждения Рабочая группа постановила:
- включить в проект документа предлагаемый текст проекта статьи 3 для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий с учетом изложенных выше мнений и разъяснений.

#### **Предложение в отношении включения проекта статьи 4**

67. Рабочая группа рассмотрела предлагаемый текст проекта статьи 4 (см. пункт 52 выше).

*Защита третьих сторон в случае выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи в соответствии с договором, исключенным из сферы применения проекта документа*

68. Отмечалось, что предполагаемый результат предлагаемого проекта статьи 4 заключается в том, чтобы обеспечить защиту третьих сторон в соответствии с проектом документа в тех случаях, когда выдается транспортный документ или транспортная электронная запись в соответствии с договором, который не попадает в сферу применения проекта документа согласно проекту статьи 3(1)(a), (b) или (c). Отмечалось также, что механизм, предлагаемый в проекте статьи 4, аналогичен механизму, применяемому в соответствии с Гаагско-висбийскими правилами в тех случаях, когда выдаются коносаменты. Тем не менее такой механизм нуждается в корректировке с учетом применения договорного подхода для определения третьих сторон, нуждающихся в защите в соответствии с проектом документа, а также с учетом необходимости ссылаться не только на коносаменты, но также на все транспортные документы или транспортные электронные записи в соответствии с пожеланиями Рабочей группы.

69. Было высказано мнение о том, что предлагаемый проект статьи 4 должен обеспечивать защиту только держателям оборотных документов и "добросовестным" держателям необоротных документов, поскольку выступающие третьими сторонами держатели таких необоротных документов, вероятно, не будут осведомлены о фактическом характере взаимоотношений между грузоотправителем по договору и перевозчиком и, таким образом, будут нуждаться в защите. Отмечалось также, что, хотя в практике разработана определенная категория транспортных документов, например морских накладных, которые для описательных целей можно именовать в качестве "квазиоборотных" документов, разработать надлежащее определение таких транспортных документов представляется невозможным, и поэтому в предлагаемом проекте статьи 4 используется более широкая категория "транспортных документов или транспортных электронных записей".

70. Было высказано мнение о том, что под определение, содержащееся в проекте статьи 3(1)(d) проекта документа, могут подпадать некоторые виды нерейсовых перевозок, и что для обеспечения защиты третьих сторон, являющихся держателями документов, выдаваемых в связи с такими перевозками, в конце предлагаемого проекта статьи 4 следует сделать ссылку на проект статьи 3(1)(d). Было также высказано мнение о том, что в тех случаях, когда грузополучатель уступает свои права фрахтователю, может потребоваться дополнительное разъяснение по вопросу о том, будет ли фрахтователь связан условиями чартер-партий или же он будет пользоваться защитой как третья сторона. Между тем, было также высказано мнение о том, что в проекте документа не следует рассматривать особую ситуацию, подобную описанной выше.

*Понятие транспортного документа и квитанций*

71. Было высказано мнение о том, что понятие транспортного документа в предлагаемом проекте статьи 4 нуждается в разъяснении. Отмечалось, что применение проекта документа в отношении третьих сторон не должно обуславливаться наличием транспортного документа.

72. Хотя термин "транспортный документ", определяемый в проекте статьи 1(k), предусматривает простое получение груза, в порядке разъяснения было указано, что выдача таких документов не является основанием для применения проекта документа в отношении третьих сторон, поскольку в предлагаемом проекте статьи 4 предусматривается, что "положения настоящего документа применяются в отношении договора, подтверждаемого транспортным документом или транспортной электронной записью или содержащегося в таком документе или записи". Отмечалось далее, что предлагаемый проект статьи 4 применяется в отношении договоров о нелинейных перевозках, исключаемых из сферы применения проекта документа, и что в практике таких перевозок квитанции выдаются весьма редко, причем, как правило, в тех случаях, когда грузоотправитель по договору и грузополучатель являются одним и тем же юридическим или экономическим субъектом. Тем не менее было высказано также мнение о том, что квитанция может свидетельствовать о наличии договора и что третьи стороны, выступающие держателями квитанций, могут попадать в сферу применения предлагаемого текста проекта статьи 4 проекта документа, если такая квитанция свидетельствует о наличии договора.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемому проекту статьи 4*

73. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- использовать предлагаемый текст проекта статьи 4 в качестве основы для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий;
- учесть в тексте, который будет подготовлен Секретариатом, предложение о включении ссылки на проект статьи 3(1)(d) в конце проекта статьи 4, наряду с необходимостью любых разъяснений, касающихся режима в отношении квитанций.

#### **Предлагаемый пересмотренный проект статьи 88**

74. Рабочая группа рассмотрела прежде всего предлагаемый текст проекта статьи 88 (см. пункт 52 выше). Как отмечалось ранее, пункт 1 проекта статьи 88 посвящен императивным положениям проекта документа, касающимся перевозчика и морской исполняющей стороны, а пункт 2 проекта статьи 88 посвящен императивным положениям проекта документа, касающимся сторон, заинтересованных в грузе.

*Пересмотренный проект статьи 88, пункт 1 – Императивные положения, касающиеся перевозчика и морской исполняющей стороны*

75. Рабочая группа в целом поддержала принципы, закрепленные в пересмотренном проекте статьи 88 (1). Отмечалось, что, хотя положения пункта (с) дублируют положения действующего законодательства, пункты (а) и (b) основаны на несколько новом подходе в области морского транспортного права. В соответствии с пунктом (а) перевозчику фактически запрещается изменять свои обязательства в соответствии с проектом документа на основе их исключения или ограничения, в то время как пункт (b) запрещает перевозчику исключать или ограничивать свою ответственность за нарушение любого обязательства в соответствии с проектом документа. Отмечалось, что пункт (а), запрещающий перевозчику изменять свои обязательства, предназначен для того,

чтобы лишить перевозчика возможности уклоняться от исполнения своих обязательств, делая косвенно то, что он не может сделать прямо.

76. В Рабочей группе был рассмотрен ряд редакционных вопросов. Был поднят вопрос о том, почему в формулировке вводной части пересмотренного проекта статьи 88 (1) исключены слова "любые договорные условия", которые содержатся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, и вместо этого в пересмотренном проекте используются слова "любое положение". В ответ было указано, что при этом не предполагалось внести какого-либо существенного изменения и что Рабочая группа может продолжить рассмотрение этой формулировки. Было указано также на желательность восстановления в пересмотренном проекте статьи 88 (1) формулировки "в тех случаях и в той степени, в которых его цель заключается", которая используется в документе A/CN.9/WG.III/WP.32. Кроме того, было высказано мнение о том, что в пункте (а) следует сделать ссылку на проекты статей 10, 11 и 12 проекта документа, в которых излагаются обязательства перевозчика. Был также поднят вопрос о том, насколько право сторон договариваться о том, что некоторые обязательства перевозчика будут исполняться от имени грузоотправителя по договору, распоряжающейся стороны или грузополучателя в соответствии с проектом статьи 11 (2), может противоречить пересмотренному проекту статьи 88 (1), особенно если учесть содержащуюся в этом положении ссылку на морскую исполняющую сторону. В порядке разъяснения отмечалось, что ссылка на морские исполняющие стороны была сделана в пересмотренном проекте статьи 88 (1) для того, чтобы обеспечить регулирование "Гималайских оговорок", которые могут исключать или ограничивать ответственность морской исполняющей стороны в результате распространения на морские исполняющие стороны определенных договорных преимуществ, которыми они в противном случае не могут воспользоваться. Согласно другому мнению формулировку "нарушение обязательства" в пункте (b) можно было бы заменить словами "нарушение положения".

*Выводы, сделанные Рабочей группой по пересмотренному проекту статьи 88 (1)*

77. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- сохранить предлагаемый пересмотренный проект статьи 88(1) для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий с учетом изложенных выше замечаний.

*Предлагаемая статья 88, пункт 2 – Императивные положения, касающиеся сторон, заинтересованных в грузе*

78. В Рабочей группе была выражена поддержка в отношении положения, предложенного в качестве проекта статьи 88(2), и было высказано мнение о том, что это предложение отражает результаты обсуждений по данному вопросу в Рабочей группе (см. выше пункты 45–51). Было высказано мнение о том, что, поскольку предлагаемый пересмотренный проект статьи 88(1) содержит императивные положения, касающиеся перевозчика и морской исполняющей стороны, для обеспечения последовательности в проекте документа следует также предусмотреть императивные положения, касающиеся сторон, заинтересованных в грузе. Отмечалось, что для обеспечения в связи с этим действительно равного режима нет необходимости запрещать грузоотправителю

по договору расширять свои обязанности, и поэтому было предложено исключить формулировку "[или расширяет]" в пунктах (a) и (b).

79. Согласно другому мнению императивные положения следует включать в проект документа только в том случае, если это действительно необходимо, и поэтому было высказано мнение о том, что если цель таких положений заключается в защите мелких грузоотправителей по договору, то пункт 2 следует исключить полностью. Было также высказано мнение о том, что не следует устанавливать абсолютно равного режима для перевозчиков и грузоотправителей по договору применительно к императивным положениям, касающимся этих сторон, поскольку перевозчики пользуются преимуществами ограниченной ответственности в соответствии с проектом документа и поскольку цель пункта 1 заключается в защите мелких грузоотправителей по договору, а пункт 2 предназначен для защиты мелких перевозчиков и других сторон, заинтересованных в грузе. Отмечалось также, что глава 7 проекта документа содержит обязательства грузоотправителя по договору в соответствии с проектом документа, и поэтому было высказано мнение о том, что любой вопрос относительно императивного характера обязательств, например обязательства в соответствии с проектом статьи 25 о безопасной укладке груза, следует рассматривать применительно к каждой отдельной статье этой главы, а не в таком общем положении, как предлагаемая статья 88(2). Было поддержано предложение исключить статью 88(2). Тем не менее было высказано также противоположное мнение о том, что с точки зрения процесса редактирования текста было бы удобней сохранить общее положение, подобное предлагаемой статье 88(2), чем рассматривать каждую отдельную статью, в которой излагаются обязательства грузоотправителя по договору. Было предложено сохранить предлагаемую статью 88(2) в тексте в квадратных скобках до завершения Рабочей группой рассмотрения обязательств грузоотправителя по договору, изложенных в главе 7, и принятия решения относительно целесообразности рассмотрения императивных обязательств грузоотправителя по договору на постатейной основе или же в рамках одного общего положения.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемой статье 88(2)*

80. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- сохранить предлагаемую статью 88(2) в квадратных скобках для дальнейшего обсуждения после рассмотрения обязательств грузоотправителя по договору, изложенных в главе 7 проекта документа.

#### **Предлагаемый проект статьи 88a**

##### **Проект статьи 88a (1)**

81. Рабочая группа затем рассмотрела предлагаемый проект статьи 88a (1) (см. пункт 52 выше).

##### **Общее обсуждение**

82. В качестве основы для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий и с учетом возможных редакционных изменений в свете проведенных обсуждений была выражена поддержка в отношении принципа, закрепленного в предлагаемом проекте статьи 88a (1), а также в отношении ее общего подхода –

разрешить отход от положений проекта документа при соблюдении определенных условий. Отмечалось, что предлагаемый проект статьи 88a (1) сформулирован особенно тщательно, с тем чтобы надлежащим образом сбалансировать необходимость обеспечения соглашения относительно отхода от конкретных положений с необходимостью сохранения определенного коммерческого прагматизма. Было высказано мнение о том, что это достигается в предлагаемой статье 88a (1) за счет требования о том, что договор на массовые грузы должен содержать четкое заявление об отходе от положений проекта документа и что либо договор на массовые грузы должен быть заключен на индивидуальной основе в соответствии с пунктом (a), либо, в соответствии с пунктом (b), в нем должны быть конкретно указаны разделы договора на массовые грузы, в которых допускается отход от положений проекта документа. Было высказано мнение о том, что, хотя требуются определенные редакционные изменения, такой подход обеспечивает надлежащую структуру для защиты сторон договора, избегая при этом установления чрезмерно обременительных условий для обеспечения такой защиты, которые могли бы оказаться неприемлемыми с коммерческой точки зрения.

83. Было выражено определенное беспокойство в связи с использованием слова "или" между пунктами (a) и (b) предлагаемой статьи 88a (1), поскольку было высказано мнение о том, что "заключение на индивидуальной основе" всех таких договоров на массовые грузы является надлежащим условием для такого отхода от положений. Было высказано мнение о том, что в предлагаемой статье можно было бы упомянуть некоторые факторы, которые следует учитывать при принятии решения о том, был ли договор заключен на индивидуальной основе, например, сравнительные коммерческие позиции сторон. Было высказано мнение о том, что пункт (b) следует заключить в квадратные скобки или же полностью исключить его, оставив лишь требование о том, что все договоры на массовые грузы, допускающие отход от положений проекта документа, должны заключаться на индивидуальной основе. Тем не менее было высказано также мнение о том, что этот пункт имеет важное значение в некоторых правовых системах, в которых мелкие грузоотправители по договору практически вынуждены по экономическим соображениям заключать договоры на массовые грузы, причем зачастую на стандартных условиях. С учетом той угрозы, которую подобные стандартные условия могут создавать с точки зрения скрытого отхода от обязательств, предусмотренных в проекте документа, было высказано мнение о том, что пункт (b) обеспечивает практическую и важную защиту для мелких грузоотправителей по договору, которые вынуждены соглашаться с такими стандартными условиями. В качестве дополнительного преимущества сохранения пункта (b) в предлагаемом проекте статьи 88a (1) было указано на то, что, хотя переговоры в отношении конкретных обязательств по договору, несомненно, охватываются пунктом (a) этого положения, пункт (b) необходим для охвата тех ситуаций, когда обязательства по договору и отход от положений проекта документа акцептируются, а не согласовываются, в то время как в ходе переговоров основное внимание уделяется согласованию цены, подлежащей уплате за фрахт.

84. Были высказаны также другие редакционные замечания в отношении предлагаемой статьи 88a (1). Были выражены определенные сомнения в связи со значением слова "четкое", которое дважды используется в предлагаемой статье 88a (1), и было высказано мнение о том, что смысл этого термина следует

разъяснить. Согласно другому мнению, формулировка предлагаемой статьи 88а (1) могла бы содержать конкретные указания на то, что это положение применяется "с учетом положений пункта 5" предлагаемой статьи 88а.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемому проекту статьи 88а (1)*

85. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- сохранить предлагаемый проект статьи 88а (1) в тексте проекта документа в качестве основы для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий с учетом возможных редакционных изменений в соответствии с результатами изложенных выше обсуждений.

### **Проект статьи 88а (2) и (3)**

86. Было высказано мнение о том, что требование, в соответствии с которым отход от положений проекта документа должен указываться в договоре перевозки и которое содержится в проекте статьи 88а (2), является излишним, поскольку в проекте статьи 88а (1) уже содержится требование, согласно которому отход от положений должен быть четко указан в договоре. Тем не менее было указано также, что эти два положения имеют различную сферу применения, поскольку проект статьи 88а (1) требует, чтобы все случаи отхода от положений, а также все затрагиваемые в результате этого положения указывались исключительно в договоре перевозки и чтобы на них обращалось внимание другой договаривающейся стороны, в то время как проект статьи 88а (2) запрещает включать отход от положений проекта документа в договор перевозки путем ссылки.

87. Было высказано мнение о том, что по проекту статьи 88а (3) необходимо дать дополнительные разъяснения в отношении взаимосвязи между транспортным документом, как он определяется в проекте статьи 1 (к), и договором перевозки. Слова "не является" в проекте статьи 88а (3) было предложено заменить словами "не свидетельствует о наличии" или аналогичной формулировкой для указания на то, что транспортный документ не следует использовать в качестве свидетельства наличия договора перевозки. Отмечалось, что в проект документа следует включить определение договора на массовые грузы. Было предложено также разделить проект статьи 88а (3) на два отдельных предложения, исключив союз "но".

88. Было выражено беспокойство в связи с тем, что ссылка на документы, включаемые путем ссылки, во втором предложении проекта статьи 88а (3) может привести к включению указаний на отход от положений проекта документа в такие включаемые документы. Тем не менее отмечалось, что проект статьи 88а (2) содержит требование о том, что все случаи отхода от положений должны быть указаны в договоре перевозки. Было высказано мнение о том, что проект статьи 88а (3) не следует включать в проект документа, если в нем не будут излагаться условия для отхода от положений. В ответ было указано, что грузоотправители по договору в некоторых странах, хотя они полностью осведомлены о необходимости составления действительного договора, нуждаются в защите на основании положения, аналогичного проекту статьи 88а (3).

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемому проекту статьи 88а (2) и (3)*

89. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- сохранить предлагаемый проект текста статьи 88а (2) и (3) для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий с учетом изложенных выше соображений.

#### **Проект статьи 88а (4)**

90. Было указано, что проект статьи 88а (4) необходим с учетом договорного подхода, который применяется при определении сферы применения проекта документа. Отмечалось также, что в проекте статьи 88а (4) отражено решение о том, что можно будет отходить от положений на основании только тех условий договора на массовые грузы, регулирующих перевозку отдельных партий, которые попадают в сферу применения проекта документа (см. выше пункт \_\_\_).

91. Было высказано мнение о том, что в проект статьи 88а (4) следует включить ссылку на проект статьи 88а (5). Было предложено также заменить слова "партий груза" словами "любых партий груза", с тем чтобы подчеркнуть, что данное положение применяется в отношении условий, регулирующих в соответствии с договором на массовые грузы перевозку каждой отдельной партии, которая попадает в сферу применения проекта документа. Тем не менее отмечалось также, что использование слов "любая партия груза" может привести к неправильному пониманию, поскольку проект документа может распространяться только на некоторые условия договоров на массовые грузы, например в случае договора на массовые грузы, который предусматривает международные и местные перевозки отдельных партий.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемому проекту статьи 88а (4)*

92. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- использовать предлагаемый проект текста статьи 88а (4) в качестве основы для обсуждений на одной из будущих сессий с учетом изложенных выше соображений.

#### **Проект 88а (5)**

*Последствия для других международных транспортных соглашений*

93. Было выражено беспокойство в связи с тем, что в соответствии с применяемой в проекте документа "сетевой системой" смешанных перевозок проект статьи 88а (5) может привести к тому, что договоры перевозки будут предусматривать также отход от положений международных транспортных соглашений, не связанных с морским транспортом, и что такой результат будет противоречить императивным нормам международного права. Тем не менее отмечалось, что проект статьи 8 проекта документа не является нормой о коллизии конвенций, а скорее отражает принципиальное решение допустить применение в соответствии с проектом документа некоторых положений других международных документов в отношении наземных перевозок. В ответ было указано, что только отдельные положения других международных соглашений будут применяться к договорам перевозки в соответствии с проектом документа



и что предлагаемый текст проекта статьи 88а (5) будет допускать отход в договорах на массовые грузы только от таких отдельных положений. Было высказано общее мнение о том, что следует дополнительно разъяснить этот момент в тексте проекта статьи 88а (5) или в проекте статьи 8.

*Взаимосвязь с другими пунктами проекта статьи 88а*

94. Было высказано мнение о том, что в вводной формулировке проекта статьи 88а (5) следует также сделать ссылку на пункт 4 проекта статьи 88а.

*Ответственность за преднамеренное или безответственное поведение*

95. Было высказано мнение о том, что ссылку в проекте статьи 88а (5) (а) на проект статьи 19 проекта документа следует выделить в отдельный пункт и расширить ее формулировку, чтобы лишить стороны договоров на массовые грузы возможности сокращать свою ответственность за любое преднамеренное или безответственное поведение.

*Обязательства, не подлежащие отмене*

96. Было высказано мнение о том, что в проект статьи 88а (5) (а) следует включить ссылку на проект статьи 13 (1) (с). Отмечалось, что содержащееся в проекте статьи 13 (1) (с) положение, касающееся пригодности судна для перевозки груза, является важным аспектом обязательства в отношении обеспечения мореходности и что поэтому включение ссылки на это положение будет соответствовать принципам, на которых основан проект статьи 88а (5) (а). Тем не менее было высказано также мнение о том, что в отличие от обязанностей, предусмотренных в проекте статьи 13 (1) (а) и (b), обязанность, предусмотренная в проекте статьи 13 (1) (с), не связана с соображениями публичного порядка и общей безопасности и что поэтому вопрос о ее установлении должен решаться по усмотрению сторон.

97. Отмечалось, что квадратные скобки, в которые заключена часть текста проекта статьи 88а (5) (а), следует снять для разъяснения того, что отход от положений невозможен в отношении статей, перечисленных в проекте статьи 88а (5) (а) применительно как к режиму, так и к объему ответственности. Было также высказано мнение о том, что в проект статьи 88а (5) (b) следует включить ссылку на положения проекта документа, касающиеся юрисдикции и арбитража.

98. Было также высказано мнение о том, что Рабочей группе следует продолжить рассмотрение перечня "не подлежащих отмене" положений, перечисленных в проекте статьи 88а (5) в целях включения в этот перечень других обязательств, например предусмотренных в проекте статьи 35 требований в отношении подписи.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемому проекту статьи 88а (5)*

99. После обсуждения Рабочая группа постановила:
- использовать предлагаемый проект текста статьи 88а (5) в качестве основы для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий с учетом изложенных выше редакционных замечаний, касающихся

включения других статей проекта документа и положений проекта документа о юрисдикции и арбитраже;

- разъяснить взаимосвязь между проектом статьи 88а (5) и другими пунктами проекта статьи 88, а также последствия проекта статьи 88а (5) для положений других международных транспортных документов;
- продолжить на одной из будущих сессий обсуждение возможности включения в проект статьи 88а (5) отдельного пункта, содержащего ссылку на ответственность за преднамеренное или безответственное поведение.

### **Проект статьи 88а (6)**

100. Широкую поддержку получило мнение о том, что в вводной формулировке пункта 6 проекта статьи 88а следует сделать ссылку не только на пункт 1, но также на все другие пункты проекта статьи 88а. В порядке редакционного замечания было предложено также заменить слова "с любой другой стороной" в предлагаемом проекте статьи 88а (6) (b) словами "любой другой стороной, помимо грузоотправителя по договору".

#### *Проект статьи 88а (6) (b) – Защита третьих сторон*

101. Отмечалось, что предлагаемый текст проекта статьи 88а (6) (b) представляет собой компромиссную позицию между, с одной стороны, исключением применения положений договора, предусматривающих отход от проекта документа, в отношении третьих сторон и, с другой стороны, применением таких договорных условий в отношении третьих сторон без каких-либо ограничений. Было также указано, что такая компромиссная позиция отражает весьма деликатный баланс между предполагаемыми целями по обеспечению защиты третьих сторон и принятию коммерчески обоснованного положения. Было высказано мнение о том, что испрашивание согласия на применение условий договора на массовые грузы, которые предусматривают отход от положений проекта документа, позволит обеспечить достаточные гарантии для третьих сторон. Тем не менее было высказано также мнение о том, что согласие третьих сторон на применение условий договора на массовые грузы, которые предусматривают отход от положений проекта документа, не является необходимым, поскольку третьи стороны, например грузополучатели, будут всегда готовы приобрести права в соответствии с договором перевозки, и специальный режим следует предусмотреть только в случае выдачи оборотного транспортного документа, возможно по аналогии с проектом статьи 77 проекта документа.

#### *Прямое согласие*

102. Было выражено беспокойство в связи со значением слов "прямое согласие" в предлагаемом проекте статьи 88а (6) (b). Было высказано мнение о том, что слова "прямое согласие" не следует определять в проекте документа. Было также высказано мнение о том, что следует дать дополнительные разъяснения для обеспечения того, чтобы согласие выражалось непосредственно и на индивидуальной основе соответствующей третьей стороной во избежание

ситуаций, при которых третья сторона может оказаться автоматически связанной условиями, предусматривающими отход от положений, в результате согласия, которое было дано от ее имени. Широкую поддержку получило мнение о том, что согласие третьих сторон должно быть прямо выражено на индивидуальной основе и не должно быть сопряжено для перевозчиков с необоснованно обременительными процедурами. В ходе обсуждения было указано на необходимость проведения консультаций по этому пункту с представителями национальных компаний. Тем не менее было высказано также мнение о том, что необходимо предусмотреть надлежащий механизм в отношении тех случаев, когда исполнение контракта на массовые грузы будет затрагивать множество лиц, выступающих третьими сторонами, например при заключении договора на массовые грузы, срок действия которого составляет несколько лет.

103. Было высказано мнение относительно необходимости разъяснения второй части предлагаемого проекта статьи 88а (6) (b) применительно к вопросу о том, может ли третья сторона давать прямое согласие быть связанной условиями договора на массовые грузы, которые предусматривают отход от положений проекта документа, в каком-либо транспортном документе. Отмечалось, что, например, письменное заявление на лицевой стороне транспортного документа о выражении такого согласия следует считать действительным для целей предлагаемого проекта статьи 88а (6) (b).

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемому проекту статьи 88а (6) (b)*

104. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- использовать предлагаемый текст проекта статьи 88а (6) в качестве основы для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий с учетом изложенных выше мнений;
- учесть в тексте, который будет подготовлен Секретариатом, предложение включить в вводную формулировку проекта статьи 88а (6) ссылку на пункты 1–5 проекта статьи 88а.

### **Проект статьи 89**

105. Рабочая группа рассмотрела предлагаемый пересмотренный проект статьи 89 (см. пункт \_\_\_ выше). Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она совсем недавно рассматривала проект статьи 89 на своей одиннадцатой сессии (см. A/CN.9/526, пункты 216–218).

*Проект статьи 89(1). Перевозка живых животных*

*Подход, основанный на свободе договора, и подход, основанный на освобождении от ответственности*

106. Было вновь указано, что подход, применяемый в статье 5(5) Гамбургских правил, основывается на освобождении от ответственности и освобождает перевозчика от ответственности только за утрату, повреждение или задержку при перевозке живых животных, возникшие в результате любого особого риска, присущего такому виду перевозок. Отмечалось также, что в соответствии с Гамбургскими правилами перевозчики живых животных несут все

обязательства, предусмотренные в этом документе в императивном порядке. В отличие от этого, как отмечалось, проект статьи 89(a) основан на договорном подходе и в соответствии с этим положением перевозчик живых животных несет ответственность только за безответственные действия или бездействие с учетом дополнительных условий, предусмотренных в этом проекте положений. Была выражена поддержка в отношении обоих подходов. Отмечалось также, что оба подхода позволяют получить аналогичные практические результаты. Широкую поддержку получило предложение дополнить ссылку на ответственность перевозчика ссылкой на его обязательства. Кроме того, было высказано мнение о том, что вопрос об утрате перевозчиком права ссылаться на ограничение ответственности регулируется в соответствии с проектом статьи 19 независимо от проекта статьи 89(a).

*Служащие и агенты перевозчика и другие морские исполняющие стороны*

107. Было высказано мнение о том, что следует избегать ссылки на служащих или агентов перевозчика, поскольку при таких перевозках регулярно возникает необходимость в преднамеренном избавлении от животных, создающих опасность. Тем не менее преобладающее мнение заключалось в том, что заключенную в квадратные скобки формулировку в проекте статьи 88(a) следует сохранить, поскольку на практике только служащие или агенты перевозчиков будут непосредственно обращаться с находящимися на борту живыми животными и что после текста в квадратных скобках следует включить ссылку на морские исполняющие стороны. В связи с этим отмечалось, что ответственность за преднамеренное избавление от животных, создающих опасность, должна исключаться в качестве разумной меры по защите имущества на море (см. проект статьи 14(3)(1), A/CN.9/572, пункт 64).

*Смешанные перевозки*

108. Был поднят вопрос о том, будет ли проект статьи 89(a) предусматривать освобождение от ответственности в ходе неморского этапа перевозки в случае смешанных перевозок грузов. В ответ было дано разъяснение о том, что, хотя на практике перевозка живых животных обычно носит смешанный характер, она никогда не осуществляется на основе договора смешанной перевозки, и поэтому неморской этап перевозки регулируется в соответствии с внутренним законодательством.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемому проекту статьи 89*

109. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- сохранить предлагаемый текст проекта статьи 89, включая текст в квадратных скобках и дополнительную ссылку на морские исполняющие стороны, для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий с учетом изложенных выше соображений;
- включить в вводную формулировку проекта статьи 89 ссылку на обязательства перевозчика;
- признать проект статьи 89(b) в целом приемлемым.

## Юрисдикция – глава 15

110. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она уже рассматривала положения главы 15 проекта документа, касающиеся юрисдикции, на своей четырнадцатой сессии и что она решила включить в проект документа главу о юрисдикции (см. A/CN.9/572, пункты 110–150). На основе результатов этих обсуждений и с учетом решений, принятых Рабочей группой в течение этой сессии, был предложен пересмотренный текст положений главы 15. В целях рассмотрения как этого пересмотренного текста, так и некоторых принципиальных вопросов, которые возникли в ходе межсессионных обсуждений (см. A/CN.9/572, пункт 166), Рабочая группа решила рассмотреть эти вопросы на основе объединения отдельных положений в группы на основе перечня ключевых вопросов, которые излагаются в приводимых ниже рубриках и пунктах.

### **Вопрос 1. Критерии – проект статьи 72, предлагаемые новые определения, предлагаемая новая статья 72 бис**

#### **Проект статьи 72**

111. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 72, предложенный рядом делегаций в соответствии с решениями, принятыми Рабочей группой на ее четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункты 113–134):

"Статья 72

В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза, в соответствии с настоящим документом [лицо, заявляющее требование на груз,] по своему выбору может предъявить иск в суде Договаривающегося государства, который является компетентным в соответствии с законодательством государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- a) [основное коммерческое предприятие] или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика [или domicilio]; или  
... [прежний пункт (b) исключен в соответствии с решением, изложенным в пункте 126 документа A/CN.9/572] ...
- b) [фактическое место получения/] место получения [по договору] или [фактическое место сдачи груза/] место сдачи груза [по договору]; или
- [c) порт, в котором груз первоначально грузится на морское судно; или
- d) порт, в котором груз окончательно сгружается с морского судна; или]
- [e) любое дополнительное место, указанное с этой целью в транспортном документе или электронной записи]".

*Вводная формулировка проекта статьи 72*

112. Хотя внимание Рабочей группы было обращено на то, что существует мнение относительно нецелесообразности включения положений о юрисдикции в проект документа, широкую поддержку получило мнение о том, что следует придерживаться решения, принятого на четырнадцатой сессии, включить главу о юрисдикции (см. A/CN.9/572, пункт 113). Рабочая группа в целом согласилась с существенными положениями вводной формулировки проекта статьи 72. Тем не менее определенную поддержку получило мнение о том, что в ходе предстоящих обсуждений необходимо будет обеспечить, чтобы проект статьи 72 не ограничивал способность перевозчиков выдвигать требования в отношении сторон, заинтересованных в грузе. Кроме того, Рабочей группе было предложено рассмотреть вопрос о том, в какой степени положения о юрисдикции в главе 15 должны применяться в отношении соглашений, которые исключаются из сферы применения проекта документа, особенно в свете проекта статьи 5, который излагается в документе A/CN.9/WG.III/WP.44 и в соответствии с которым третьи стороны, исключаемые из сферы применения проекта документа, тем не менее пользуются защитой в соответствии с его положениями.

113. Был проведен обмен мнениями по вопросу о том, кто является надлежащим лицом для предъявления иска в соответствии с проектом статьи 72, с учетом принятого на предыдущей сессии Рабочей группы решения о том, что эта статья должна применяться только к искам лица, заявляющего требование на груз, в отношении перевозчика по договору (см. A/CN.9/572, пункт 117). По мнению некоторых участников, надлежащими лицами являются "грузоотправитель по договору или другое лицо, заявляющее требование на груз", в то время как, по мнению других участников, более соответствующими лицами являются "грузоотправитель по договору, грузополучатель или другие стороны, заинтересованные в грузе", или же "держатель транспортного документа", причем другие участники выразили неудовлетворение в связи с отсутствием четкости этих терминов. Определенную поддержку получило предложение вернуться к использованию слова "истец" для обозначения лица, заявляющего требование, в вводной формулировке, а также мнение о том, что включение слов "в отношении перевозчика" после формулировки "судебное разбирательство" позволит снять основания для беспокойства относительно того, что перевозчик может предупредить действие по выбору суда, представив ходатайство в отношении вынесения постановления об отсутствии ответственности (см. A/CN.9/572, пункт 118). Было высказано мнение о том, что это, возможно, не позволит достичь желаемой цели, поскольку исковое заявление в отношении освобождения от ответственности по постановлению суда не является иском "в отношении перевозчика".

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении вводной формулировки проекта статьи 72*

114. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- изменить вводную формулировку этого положения следующим образом: "В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза, в отношении перевозчика в соответствии с настоящим документом, истец по своему выбору";

- принять во внимание мнения Рабочей группы, отраженные в изложенных выше пунктах, в случае внесения изменений в эту вводную формулировку в будущем.

*Проект пункта 72(a)*

115. Было высказано мнение о том, что формулировка проекта пункта 72(a) содержит различные термины, которые могут вводить в заблуждение, и что с учетом непродолжительности срока для возбуждения иска четкость положений о выборе суда имеет принципиально важное значение. Было высказано мнение о том, что текст, взятый из Брюссельского постановления I (Постановление Совета (ЕС) № 44/201 о юрисдикции и признании и приведении в исполнение судебных решений по гражданским и коммерческим вопросам) представляет собой вполне приемлемый и испытанный альтернативный вариант. Несмотря на некоторые сомнения относительно признания концепции "домициль" в некоторых правовых системах, была выражена принципиальная поддержка в отношении предложения упростить этот текст в результате исключения содержащейся в этом пункте формулировки относительно "домициля ответчика", а также в результате включения определения понятия "домициль" в раздел определений проекта документа в следующем виде:

"Домициль" означает место, в котором: а) находится уставное место пребывания или центральная администрация или основное коммерческое предприятие компании или другого юридического лица, и б) находится обычное местожительство физического лица".

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 72(a)*

116. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- пересмотреть текст проекта пункта 72(a), как это указано в изложенном выше пункте.

*Проект пункта 72 (b) и предлагаемые новые определения*

117. В связи с проектом пункта 72(b) на рассмотрение Рабочей группы были представлены следующие определения:

"Статья I (xx)

[Если в настоящем Документе не предусмотрено иное,] "момент получения" и "место получения" означают момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре не содержится какого-либо конкретного положения, касающегося получения груза, момент и место, которые соответствуют торговым обычаям, практике или обыкновениям. В отсутствие любых таких положений в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обыкновений моментом и местом получения груза являются момент и место фактической передачи груза на попечение перевозчика или исполняющей стороны".

"Статья I (xxx)

[Если в настоящем Документе не предусмотрено иное,] "момент сдачи" и "место сдачи" означают момент и место, согласованные в

договоре перевозки, или, если в таком договоре не содержится какого-либо конкретного положения, касающегося сдачи груза, момент и место, соответствующие торговым обычаям, практике или обычкновениям. В отсутствие любого такого конкретного положения в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обычкновений моментом и местом сдачи груза являются момент и место разгрузки или выгрузки груза с последнего судна или транспортного средства, на котором он перевозился в соответствии с договором перевозки".

118. Рабочая группа вновь высказалась за включение концепций места получения и места сдачи груза в качестве критериев для определения юрисдикции (см. A/CN.9/572, пункт 127). Отмечалось, что изложенные в предшествующих пунктах определения могут способствовать разъяснению этого проекта пункта. Было высказано мнение о том, что такие определения могут оказаться неуместными с учетом проектов пунктов 7(2), (3) и (4) проекта документа, однако в связи с этим были выражены определенные сомнения, поскольку цель проекта статьи 7 заключается в определении периода ответственности перевозчика, что, как отмечалось, не является достаточным для целей проекта статьи 72.

119. В связи с вопросом о том, на что целесообразнее ссылаться – на фактическое место получения или сдачи или место получения и сдачи по договору, – были выражены сомнения относительно концепции фактического места, поскольку, например, фактическим местом сдачи груза может оказаться порт вынужденного захода. Было сочтено, что с точки зрения предсказуемости предпочтительными являются место получения по договору и место сдачи по договору.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 72(b)*

120. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- включить в проект документа для дальнейшего обсуждения предложенные выше определения; и
- сделать в тексте проекта пункта 72(b) ссылку на место получения по договору и место сдачи по договору.

*Проекты пунктов 72(c) и (d)*

121. Было вновь высказано мнение о том, что порт погрузки и порт разгрузки следует включить в качестве надлежащих критериев для определения юрисдикции (см. A/CN.9/572, пункт 128). В дополнение к предшествовавшим обсуждениям на последней сессии Рабочей группы было высказано мнение о том, что включение портов будет иметь практическое значение для конвенции "море плюс", для которой может потребоваться определенное логическое место для объединения множественных исков. К числу практических соображений в поддержку этого предложения относится то, что порты часто являются единственным местом, в котором стороны, заинтересованные в грузе, могут предъявить иски в отношении как перевозчика по договору, так и исполняющей стороны, и что свидетели и документы, как правило, также наиболее вероятно будут находиться в портах, в которых наиболее вероятно будет происходить повреждение груза. Тем не менее, согласно другому мнению, защита от



множественных исков может быть вместо этого обеспечена в результате включения в договор перевозки оговорок об исключительном выборе суда. Кроме того, отмечалось, что с учетом необходимости обеспечения согласованности в рамках всего проекта документа продолжение применения договорного подхода будет означать, что соответствующими местами могут быть только место получения и место сдачи груза. Было высказано мнение о том, что в случае включения в эти подпункты портов следует сделать ссылку на порты по договору.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проектов пунктов 72(c) и (d)*

122. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- сохранить в проекте документа текст проектов пунктов 72(c) и (d) в квадратных скобках.

*Проект пункта 72(e)*

123. Было высказано мнение о том, что проект пункта 72(e), в котором место, указанное в транспортном документе, определяется в качестве дополнительного средства для выбора юрисдикции, тесно связан с вопросом об оговорках об исключительной юрисдикции (см. пункты 156–168 ниже) и что решение в отношении последней из этих статей неизбежно повлияет на первую статью. Тем не менее, определенную поддержку получило также мнение о том, что Рабочая группа может принять решение относительно целесообразности включения проекта пункта 72(e) независимо от своего решения в отношении оговорки об исключительной юрисдикции. В связи с этим отмечалось, что включение проекта пункта 72(e) следует рассматривать в качестве приемлемого альтернативного метода выбора суда, поскольку он попросту представляет собой один из вариантов, которыми располагает лицо, заявляющее требование на груз, в соответствии с проектом статьи 72. Дополнительное преимущество такого подхода, как отмечалось, состоит в том, что, поскольку место, указанное в транспортном документе, является стандартным вариантом, это может способствовать сокращению количества возможных вариантов выбора суда, с которыми столкнется перевозчик. Было также высказано мнение о том, что указанное место, предусматриваемое в этом проекте пункта, могло бы относиться только к договаривающимся государствам. Была выражена поддержка в отношении проекта пункта 72(e), если его формулировка не будет ограничивать другие возможные варианты выбора суда, предусмотренные в проекте статьи 72, и если его действие будет распространяться только на стороны соглашения. Тем не менее было высказано также другое мнение относительно того, что подобная оговорка должна распространяться также на третьи стороны.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта пункта 72(e)*

124. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- снять квадратные скобки, в которые заключен проект пункта 72(e);
- рассмотреть возможность замены слова "указанное" словом "согласованное" или аналогичной формулировкой;

- рассмотреть возможность ограничения сферы применения этого положения только местами, расположенными в договаривающихся государствах;
- продолжить рассмотрение вопросов, касающихся позиции третьих сторон в соответствии с этим положением и взаимосвязи с оговорками об исключительном выборе суда.

#### **Проект статьи 72 бис**

125. Рабочая группа рассмотрела следующий текст проекта статьи 72 бис, предложенный в соответствии с принятым Рабочей группой на ее четырнадцатой сессии решением разработать отдельное положение проекта документа относительно критериев, необходимых для установления юрисдикции применительно к искам в отношении морских исполняющих сторон (см. A/CN.9/572, пункт 117):

"Статья 72 бис

В случае судебного разбирательства, возбужденного грузоотправителем по договору или другой стороной, заинтересованной в грузе, в отношении морской исполняющей стороны и связанного с перевозкой груза в соответствии с настоящим документом, истец по своему выбору может предъявить иск в суде государства-участника, который в соответствии с законодательством государства, в котором он расположен, является компетентным и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- a) основное коммерческое предприятие или [, при отсутствии такого,] [обычное/постоянное] местожительство ответчика; или
- b) место, в котором морская исполняющая сторона [первоначально] получает груз; или
- c) место, в котором груз [окончательно] сдается морской исполняющей стороной".

#### **Общее обсуждение**

126. Было высказано мнение о том, что Секретариату следует подготовить пересмотренный вариант этого положения с учетом замечаний, сделанных в отношении аналогичных формулировок, содержащихся в проекте статьи 72 (см. выше, пункты 111–124).

127. В то же время было высказано также мнение о том, что некоторые критерии, изложенные в проекте статьи 72 бис, не будут применяться в отношении морских исполняющих сторон. Отмечалось, в частности, что ссылка на договорные взаимоотношения будет неуместной в случае морских исполняющих сторон, для которых договор перевозки имеет меньшее значение. Отмечалось также, что проекты пунктов (b) и (c), касающиеся места получения и сдачи груза, не будут применяться в отношении тех морских исполняющих сторон, которые исполняют свои обязанности исключительно на судне.

*Выводы, сделанные Рабочей группой*

128. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- обратиться к Секретариату с просьбой внести изменения в текст проекта статьи 72 бис на основе мнений, отраженных в изложенных выше пунктах.

**Вопрос 2. Положения, касающиеся ареста – проекты статей 73 и 74****Проект статьи 73**

129. Рабочая группа обсудила текст проекта статьи 73, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что на своей четырнадцатой сессии она постановила заключить текст проекта статьи 73 в квадратные скобки до проведения дальнейшей оценки его взаимосвязи с Международной конвенцией относительно наложения ареста на морские суда 1952 года и Международной конвенцией об аресте судов 1999 года ("Конвенции об аресте") (см. A/CN.9/572, пункт 139).

130. На рассмотрение Рабочей группы был предложен также следующий альтернативный текст проекта статьи 73:

"Статья 73

Ничто в настоящей главе не затрагивает вопросов юрисдикции в отношении ареста [в соответствии с применимыми нормами законодательства государства или международного права]".

**Общее обсуждение**

131. Рабочая группа в принципе решила избегать любой коллизии между проектом документа и конвенциями об аресте. Было указано, что конвенции об аресте обеспечивают унифицированные правила для целого ряда государств-участников, и в них достигается весьма деликатный баланс различных и весьма сложных интересов.

132. Многие делегации отдали предпочтение альтернативному проекту текста, который излагается в пункте 130 выше, поскольку он, как представляется, лучше и более четко способствует достижению цели избежания любых коллизий с конвенциями об аресте, особенно с учетом ряда сложных вопросов и потенциальных областей коллизии, которые могут возникнуть.

133. Было также высказано мнение о том, что вопрос об избежании коллизии с конвенциями об аресте следует рассматривать не только с юридической точки зрения, но также в связи с любым решением по существу требования о наложении ареста. В связи с этим было высказано мнение о том, что концепцию избежания коллизии можно было бы расширить, с тем чтобы она не ограничивалась только вопросами юрисдикционной коллизии, в результате замены слова "глава" словом "документ". Было также высказано мнение о том, что следует уделить надлежащее внимание согласованию этого проекта положения с некоторыми существующими положениями, касающимися юрисдикции применительно к искам, затрагивающим вопросы ответственности,

возникающей в результате использования или эксплуатации судна, например со статьей 7 Постановления Европейского совета (ЕС) № 44/2001.

*Ссылка на национальное законодательство*

134. Ряд делегаций высказались за снятие квадратных скобок в альтернативном тексте проекта статьи 73 и, таким образом, за включение ссылки как на национальное законодательство, так и на международное право. Было указано, что государства, которые не приняли никакого международного документа, касающегося ареста, разработали внутренние нормы по вопросам ареста судов и что в проекте документа следует также избегать коллизии с такими внутренними нормами.

135. Тем не менее были высказаны также мнения против включения в проект статьи 73 ссылки на внутреннее законодательство. Отмечалось, что цель данного положения должна заключаться в том, чтобы избежать коллизии только между международно-правовыми документами. Было указано также, что ссылка на внутреннее законодательство может быть истолкована как стремление предусмотреть новую внутреннюю юрисдикцию по вопросам ареста с непредсказуемыми последствиями. Определенную поддержку получило мнение о том, что эту проблему можно было бы решить в результате замены соответствующей формулировки словами "в соответствии с применимыми нормами права".

*Выводы, сделанные Рабочей группой*

136. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- сохранить проект статьи 73 в проекте документа;
- заменить текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, альтернативным текстом проекта статьи 73;
- обратиться к Секретариату с просьбой разъяснить текст проекта статьи 73 применительно к требованиям в отношении ареста судов на основе мнений, отраженных в изложенных выше пунктах;
- сохранить слова "[законодательства государства или]" в квадратных скобках для дальнейшего обсуждения.

**Проект статьи 74**

137. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она совсем недавно рассматривала проект статьи 74 на своей четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункты 140–141). Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 74, вариант А, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

**Общее обсуждение**

138. Было высказано мнение о том, что, прежде всего для обеспечения ясности вариантов на некоторых языках, после слова "юрисдикции" следует включить слово "судов". Было далее высказано мнение о том, что необходимо разъяснить, предназначен ли проект статьи 74 для охвата мер, предусмотренных в законодательстве некоторых стран (например, "référé-provision"), применение

которых не всегда равнозначно применению "обеспечительных" мер. Тем не менее было высказано также мнение о том, что регулирование подобных вопросов целесообразнее осуществлять в соответствии с национальным законодательством.

139. В целях разъяснения понятия "меры предварительного или обеспечительного характера" было предложено включить в проект статьи 74 пункт 2, содержащий определение мер предварительного или обеспечительного характера на основе следующего текста:

"[2. Для целей настоящей статьи "меры предварительного или обеспечительного характера" означают:

- a) постановления о сохранении, временном хранении или продаже любых грузов, которые являются предметом спора; или
- b) постановление о предоставлении обеспечения в отношении суммы спора; или
- c) постановление о назначении получателя; или
- d) любые другие постановления для обеспечения того, чтобы любое решение, которое может быть вынесено в результате арбитражного разбирательства, не оказалось лишенным силы вследствие рассеивания активов одной из сторон; или
- e) временный судебный запрет или другое временное постановление.]"

140. Хотя была выражена определенная поддержка в отношении включения пункта 2 в проект статьи 74, было также высказано мнение о том, что любая попытка определить понятие "меры предварительного или обеспечительного характера" может породить многочисленные проблемы, не способствуя одновременно повышению ясности проекта документа. Внимание Рабочей группы было обращено на работу, проводимую в настоящее время Рабочей группой II ЮНСИТРАЛ по арбитражу для определения обеспечительных мер.

141. Было предложено объединить проект статьи 74 с проектом статьи 73, с тем чтобы разъяснить, что первое из этих положений относится только к обеспечительным мерам грузоотправителя по договору в отношении перевозчика по требованиям, касающимся ответственности. Тем не менее указывалось также, что первое и второе предложения проекта статьи 74 касаются различных вопросов, поскольку второе предложение, как предполагается, касается исключительно ареста судов, и что поэтому второе предложение проекта статьи 74 следует выделить в отдельную статью. Было также предложено заменить слова "Положения настоящей статьи не препятствуют" словами "Ничто в главе 15 не препятствует".

#### *Выводы, сделанные Рабочей группой*

142. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- изменить текст второго предложения проекта статьи 74, заменив формулировку "Положения настоящей статьи не препятствуют" формулировкой "Ничто в главе 15 не препятствует";

- сохранить текст проекта статьи 74 для дальнейшего рассмотрения с учетом изложенных выше мнений, уделив особое внимание приведению первого предложения данного положения в соответствие с проектом статьи 73;
- включить вышеупомянутое предложение в отношении пункта 2 в проект статьи 74 в квадратных скобках для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

**Вопрос 3. Concursus, иски in solidum, litis consortium и lis pendens  
(предлагаемые новые статьи 74 бис, 74 тер и проект статьи 75)**

**Предложение в отношении включения предлагаемой новой статьи 74 бис.  
Concursus**

143. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она совсем недавно рассматривала вопрос о concursus или о рассмотрении исков в одном суде на своей четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункты 120–121). Было вновь указано, что в случае крупных инцидентов, когда предъявляется большое количество требований, связанных с грузом, иски в отношении перевозчика могут быть предъявлены во многих правовых системах. Было далее указано, что такие правовые системы могут быть существенно удалены друг от друга в географическом отношении вследствие применения в проекте документа режима "от двери до двери" и с учетом различных факторов для определения юрисдикции, перечисленных в проекте статьи 72. Поэтому с учетом результатов рассмотрения этого вопроса на четырнадцатой сессии Рабочей группы было предложено включить в проект документа положение о concursus, с тем чтобы предусмотреть возможность перенесения исков в ту правовую систему, где был предъявлен первый иск. На рассмотрении Рабочей группы был представлен следующий проект текста:

"Статья 74 бис

Если в соответствии с положениями настоящего документа лицо, заявляющее требование на груз, предъявляет иск в каком-либо месте, перечисленном в статьях 72 и 72 бис, любой последующий иск в соответствии с настоящим документом, касающийся этого же события, переносится по просьбе ответчика в то место, где был предъявлен первый иск".

**Общее обсуждение**

144. Было указано, что в соответствии с предлагаемым положением можно будет ссылаться на возможность переноса исков в случае любого инцидента, в результате которого было предъявлено более одного требования, и, хотя было выражено определенное понимание данной проблемы в случае предъявления множественных требований, было сочтено, что такой пороговый уровень является слишком низким. Было также высказано мнение о том, что слово "событие", хотя оно широко используется в коллизионном праве, не является достаточно ясным в данном контексте. Указывалось также, что в связи с этим проектом положения остается много открытых вопросов, например вопросы, касающиеся определения "первого иска" и взаимосвязи между перенесением

исков и исками перевозчика в отношении вынесения постановления об отсутствии ответственности и в отношении встречных требований. Было высказано мнение о том, что эту проблему можно было бы частично решить, разрешив сторонам принимать оговорки об исключительной юрисдикции. Было также высказано мнение о том, что предлагаемый механизм перенесения исков может привести к повышению судебных издержек для ответчиков, поскольку такой механизм может быть приведен в действие только в результате предъявлений первого иска, в то время как более предпочтительным представляется обратный механизм, в соответствии с которым последующим истцам будет предлагаться предъявлять иски в суд, указанный ответчиком.

145. Кроме того, было высказано мнение о том, что *concursum* (исковых требований) является общей проблемой судебного разбирательства, которая возникает в любом национальном законодательстве, нормы которого не должны затрагиваться проектом документа. Было высказано мнение о том, что обязательство судов отклонять последующие иски сформулировано слишком жестко и может вступить в противоречие с целым рядом принципов, касающихся права судов действовать по собственному усмотрению. Отмечалось также, что, поскольку в соответствии с новой статьей 74 бис последующие иски будут зависеть от первого иска, может возникнуть проблема поиска наиболее выгодного суда и применения перевозчиком аналогичных тактических мер при выборе правовой системы. Кроме того, отмечалось, что этот вопрос обсуждался на других международных форумах и при этом не было достигнуто какого-либо консенсуса, и что даже если удастся выработать удачную формулировку данного положения, необходимо будет также разработать определенные международно-правовые рамки для перенесения исков из одного государства в другое.

146. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- не включать в проект документа положение о *concursum* (исковых требований).

**Предложение о включении предлагаемой новой статьи 74 тер. *Иски in solidum. Litis consortium.***

147. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она рассматривала вопрос о целесообразности включения в проект документа положения, касающегося предъявления исков сторонами, заинтересованными в грузе, *in solidum* в отношении перевозчика и морской исполняющей стороны, на своей четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункт 149), и что она обсудила также преимущества лишения перевозчика права устанавливать юрисдикцию, выступая истцом по ходатайству в отношении вынесения постановления об отсутствии ответственности (см. A/CN.9/572, пункт 118). С учетом результатов этих обсуждений на рассмотрение Рабочей группы был предложен следующий проект текста:

"Статья 74 тер

- [1. Если лицо, заявляющее требование на груз, предъявляет иск *in solidum* в отношении договаривающегося перевозчика или морской исполняющей стороны, то это должно быть сделано в одном из упомянутых в статье 72 бис мест, в которых могут возбуждаться иски в отношении морской исполняющей стороны.]

2. Если перевозчик или морская исполняющая сторона предъявляет иск в соответствии с настоящим документом в отношении грузоотправителя по договору или другой стороны, заинтересованной в грузе, то лицо, заявляющее требование, должно по просьбе ответчика перенести свой иск в одно из мест, упомянутых в статьях 72 или 72 бис по выбору ответчика".

*Новая статья 74 тер (1): иски, предъявляемые in solidum в отношении перевозчика и морской исполняющей стороны*

148. Было указано, что проект документа не должен ограничивать возможность возбуждать иски в отношении перевозчика и морской исполняющей стороны в одном суде, поскольку такая возможность может способствовать ускорению процесса урегулирования спора в интересах всех участвующих сторон. Хотя предлагаемый текст не решает проблему, связанную с тем, что перевозчик и морская исполняющая сторона могут оказаться в различных правовых системах в соответствии с проектами статей 72 и 72 бис проекта документа в результате использования мест, указанных в предлагаемой новой статье 72 бис, было высказано мнение о том, что этот вопрос можно было бы также решить путем включения портов в качестве критериев для определения юрисдикции. Тем не менее было высказано также мнение о том, что ссылка на порты в качестве критериев для определения юрисдикции может не полностью соответствовать принципу "море плюс", который применяется в проекте документа (см. далее пункты 121–122 выше). Отмечалось также, что слова "*in solidum*" следует исключить, с тем чтобы расширить сферу применения этого положения и распространить его действие на все иски, предъявляемые совместно в отношении перевозчика по договору и морской исполняющей стороны.

*Выводы, сделанные Рабочей группой*

149. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- включить в проект документа предлагаемый текст проекта статьи 74 тер (1) в квадратных скобках для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

*Новая статья 74 тер (2): ходатайство перевозчика и морской исполняющей стороны о вынесении постановлений*

150. Было указано, что цель предлагаемого текста проекта статьи 74 тер(2) состоит в том, чтобы лишить перевозчика возможности ходатайствовать о вынесении постановления об освобождении от ответственности, с тем чтобы воспрепятствовать применению критериев, используемых в проекте документа для установления юрисдикции. Тем не менее было высказано также мнение о том, что это положение должно распространяться только на исковые заявления перевозчика, ходатайствующего о вынесении постановлений об отсутствии ответственности, и что оно не должно препятствовать перевозчику предъявлять иски в других целях, например иски в отношении оплаты фрахта, в соответствующей правовой системе по его выбору. Было также высказано мнение о том, что ссылка на морскую исполняющую сторону в проекте статьи 74 тер (2) следует исключить, однако одновременно было высказано также противоположное мнение. Кроме того, было высказано мнение о том, что предлагаемый текст следует разъяснить, указав, что последующие иски должны



переноситься только в одну из тех правовых систем, на которые указывают критерии, перечисленные в проекте статьи 72.

151. Было вновь высказано мнение о том, что в отсутствие действующего режима переноса исков из одного государства в другое предлагаемый текст проекта статьи 74 тер (2) может потребовать дополнительных разъяснений. В связи с этим было указано, что в предлагаемом тексте используются формулировки, основанные в определенной степени на статье 21 Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года ("Гамбургские правила"). Было высказано мнение о том, что необходимо дать разъяснение в отношении того, может ли перевозчик выступать истцом по ходатайству в отношении вынесения постановления об освобождении от ответственности в одной из правовых систем, определяемых на основе применения критериев, указанных в проекте статьи 72, и может ли лицо, заявляющее требование на груз, требовать перенесения такого иска в другую правовую систему.

#### *Выводы, сделанные Рабочей группой*

152. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- включить в проект документа предлагаемый текст проекта статьи 74 тер (2) для дальнейшего рассмотрения с учетом изложенных выше мнений, в частности, предусмотрев его применение только в отношении ходатайств перевозчика или морской исполняющей стороны в отношении вынесения постановления об отсутствии ответственности.

#### **Проект статьи 75. *Lis pendens*.**

153. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она совсем недавно рассматривала проект статьи 75 на своей четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункты 142–144). Рабочая группа рассмотрела текст проекта статьи 75, вариант А, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### **Общее обсуждение**

154. С учетом результатов обсуждений на четырнадцатой сессии Рабочей группы было предложено исключить проект статьи 75 проекта документа, поскольку положения о *lis pendens* будет крайне трудно согласовать с учетом сложности данного вопроса и наличия различных подходов к *lis pendens* в различных правовых системах. Широкую поддержку получило мнение о том, что целесообразнее предусмотреть регулирование данного вопроса в соответствии с национальным законодательством, несмотря на желательность выработки унифицированного положения по этому вопросу.

155. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- исключить из проекта документа проект статьи 75.

#### **Вопрос 4. Оговорки об исключительной юрисдикции**

##### **Общее обсуждение**

156. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она кратко рассмотрела на своей четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункты 130–133)

вопрос о том, следует ли в проекте документа разрешить сторонам согласовывать в договоре перевозки оговорки об исключительной юрисдикции. Отмечалось также, что был проведен обмен мнениями по вопросу о взаимосвязи между оговорками об исключительной юрисдикции и проектом пункта 72(е) относительно указания в транспортном документе какого-либо дополнительного места с целью выбора суда (см. выше пункты 123–124).

*Следует ли в проекте документа предусмотреть возможность оговорок об исключительной юрисдикции?*

157. Рабочая группа рассмотрела общий вопрос о том, следует ли в проекте документа разрешать сторонам договора перевозки согласовывать оговорки об исключительной юрисдикции. Широкую поддержку получило мнение о том, что в проекте документа следует предусмотреть возможность оговорок об исключительной юрисдикции, особенно если возможность злоупотребления такими оговорками будет ограничена в результате добавления определенных условий, которые должны выполняться для обеспечения действительности таких оговорок. Было также высказано мнение о том, что оговорки об исключительной юрисдикции должны распространяться только на случаи отклонения в некоторых договорах на массовые грузы от положений проекта документа в соответствии с предлагаемой новой статьей 88а (см. выше пункт 52).

158. Меньшее число делегаций высказали мнение о том, что в проекте документа не следует предусматривать права сторон договора перевозки согласовывать оговорки об исключительной юрисдикции. Было указано, что будет довольно трудно поддержать оговорку об исключительной юрисдикции, которая будет разрешать перевозчику в некоторых ситуациях диктовать место юрисдикции, особенно, если отдаленное географическое положение и судебные издержки могут поставить стороны, заинтересованные в грузе, в невыгодное положение. Кроме того, отмечалось, что этот вопрос имеет настолько важное значение в некоторых правовых системах, что были сформулированы положения внутреннего законодательства, имеющие преимущественную силу по сравнению с оговорками об исключительной юрисдикции.

159. В ответ на эти замечания было указано, что в настоящее время уже действует ряд конвенций, например Гагская конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных судебных решений по гражданским или коммерческим вопросам, которые допускают исключительную юрисдикцию зачастую без каких-либо дополнительных условий в целях предупреждения злоупотреблений, и было высказано мнение о том, что исключение из проекта документа оговорок об исключительной юрисдикции может показаться необычным в современных условиях. Хотя признавалась опасность того, что оговорки об исключительной юрисдикции могут порождать риски в связи с договорами присоединения, было указано, что когда договор заключается в результате переговоров, существуют веские коммерческие основания для обеспечения исключительного характера положений о выборе суда. Было высказано мнение о том, что оговорки об исключительной юрисдикции широко применяются в коммерческой практике, поскольку они обеспечивают условия для повышения предсказуемости и снижения общих расходов сторон. Кроме того, отмечалось, что установление условий для предупреждения злоупотреблений позволит исключить возможность возникновения неожиданных

ситуаций, что, как отмечалось, является ключевым элементом применительно к оговоркам об исключительной юрисдикции в коммерческой практике. Еще одним преимуществом решения предусмотреть в проекте документа возможность оговорок об исключительной юрисдикции, как отмечалось, является потенциальная возможность снизить количество возможных правовых систем в случае множественных исков, особенно в отсутствие положений о *concursum*, а также снижение риска поисков наиболее выгодного суда. Отмечалось также, что возможность того, что иск будет рассматриваться в отдаленном месте, попросту является одним из известных рисков для сторон, участвующих в международной торговле.

160. Было высказано предостережение в отношении возможности преувеличения важности включения оговорки об исключительной юрисдикции в проект документа. Было высказано мнение о том, что небольшие требования обычно рассматриваются на местной основе независимо от оговорки о юрисдикции и что более существенные требования, касающиеся как груза, так и перевозчика, как правило, рассматриваются не на местной основе страховщиками. Большинство из таких более крупных требований, как отмечалось, удается урегулировать, зачастую для того чтобы избежать потенциально высоких судебных издержек, связанных с ведением дела. Хотя были выражены определенные сомнения относительно обоснованности этого мнения, определенную поддержку получило мнение о том, что лишь незначительная часть поставок грузов приводит к предъявлению требований и что лишь в отношении незначительной части таких требований фактически проводится судебное разбирательство.

*Условия действительности оговорки об исключительной юрисдикции*

161. Было высказано мнение о том, что в проект документа можно было бы включить положения, требующие выполнения определенных условий для обеспечения действительности оговорки об исключительной юрисдикции. Были предложены следующие условия:

- оговорка об исключительной юрисдикции должна содержать наименование и данные о местонахождении выбранного суда;
- выбранный суд должен находиться в одном из договаривающихся государств;
- необходимо заключить соглашение для указания точных наименований и адресов сторон, с тем чтобы можно было уведомить ответчика о возбуждении в отношении него производства; и
- необходимо заключить соглашение для указания на исключительный характер юрисдикции выбранного суда.

162. В качестве дополнительного условия в связи с этим было предложено также включить условие о том, что договор перевозки должен быть заключен на индивидуальной или взаимной основе, с тем чтобы его можно было отличить от договора присоединения. Согласно другому мнению, было бы точнее указать в таком требовании, что договор должен быть взаимно согласован, а не заключен на взаимной основе. Кроме того, было высказано мнение о том, что для обеспечения действительности оговорки об исключительной юрисдикции

должны выполняться также требования в отношении отхода от проекта документа, изложенные в предлагаемой новой статье 88a (см. выше, пункт 52).

163. Были высказаны мнения относительно предложенных условий, которые в целом были оценены позитивно. Было высказано мнение о том, что требование о прямом согласовании оговорки об исключительной юрисдикции может исключать предполагаемую необходимость ограничить сферу их применения договорами на массовые грузы, как это предусматривается в новой статье 88a. Кроме того, отмечалось, что наименование и адрес перевозчика уже требуется указывать в условиях договора в соответствии с проектом статьи 34 проекта документа и что включение такой информации в качестве необходимого условия действительности оговорки об исключительной юрисдикции будет являться дополнительным фактором, стимулирующим перевозчика выполнять такое условие. Тем не менее было выражено беспокойство в связи с тем, что подобное требование можно расценить как скрытую оговорку об "идентификации перевозчика", которая не признается во многих правовых системах. Было высказано мнение о том, что такое требование могло бы предусматривать только указание наименования и адреса перевозчика.

*Должны ли оговорки об исключительной юрисдикции подлежать применению в отношении третьих сторон?*

164. Было высказано мнение о том, что в коммерческой практике, например практике перевозок, регулируемых проектом документа, положение о применимости оговорки об исключительной юрисдикции в отношении третьих сторон было бы оправданным, поскольку оно в значительной степени способствовало бы обеспечению предсказуемости для сторон договора, и что установление определенных условий могло бы защитить третьи стороны от любых неудобств. В связи с этим было предложено предусмотреть следующие условия:

- стороны первоначального договора перевозки должны прямо согласовать, что они будут распространять действие оговорки об исключительной юрисдикции на третьи стороны;
- договор перевозки должен удовлетворять требованиям предлагаемой новой статьи 88a;
- связываемая такими оговорками третья сторона должна получить письменное или электронное уведомление о месте, в котором может быть предъявлен иск;
- судом должен быть один из судов, указанных в проекте статьи 72; и
- выбранное место должно находиться в одном из договаривающихся государств.

165. Было высказано мнение о том, что применение оговорки об исключительной юрисдикции в отношении третьих сторон не должно ограничиваться контекстом договоров на массовые грузы, как это предусматривается в новой статье 88a, и что этот принцип должен применяться в отношении всех договоров перевозки. В связи с этим отмечалось, что условием действительности оговорки об исключительной юрисдикции является ее обязательная сила для третьих сторон. Было высказано предположение о том,

что в ситуациях, когда исключительная юрисдикция признается приемлемой, она должна быть исключительной для всех целей в соответствии с договором перевозки, независимо от того, кто желает воспользоваться такими преимуществами в соответствии с договором. Отмечалось, что грузополучатель, выступающий третьей стороной, фактически является стороной сделки на основании договора купли–продажи, в соответствии с которым грузополучатель имеет право согласовывать условия, которые являются для него благоприятными, и что утверждение, согласно которому такая сторона нуждается в защите, выглядит несколько искусственным. Было высказано мнение о том, что можно было бы рассмотреть возможность включения положения, аналогичного проекту статьи 77 проекта документа, который касается применения положений об арбитраже в отношении держателя оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи.

166. Было высказано противоположное мнение о том, что оговорки об исключительной юрисдикции никогда не должны применяться в отношении третьих сторон, поскольку они не являются сторонами договора. Было выражено беспокойство в связи с тем, что применение оговорок об исключительной юрисдикции в отношении третьих сторон необоснованно лишит их права выбирать суд, исходя из тех вариантов, которые предусмотрены в проекте статьи 72. Отмечалось, что противники оговорок об исключительной юрисдикции, как правило, выступают за их применение в отношении третьих сторон, а сторонники их включения в проект документа, как правило, также выступают за распространение их действий на третьи стороны, возможно, с учетом дополнительных условий. Было также высказано мнение о том, что обсуждение этих вопросов может иметь определенные нюансы, поскольку в зависимости от вида выдаваемого транспортного документа грузополучатель в некоторых правовых системах фактически может быть связан договором перевозки.

167. Было высказано мнение о том, что предлагаемые условия могут способствовать выработке компромиссной позиции для решительных сторонников и решительных противников применения оговорок об исключительной юрисдикции в отношении третьих сторон. Были высказаны определенные замечания в отношении таких условий, например, относительно момента направления уведомления и его действительности, если оно будет включаться в коносамент, который доставляется после груза. В ответ на это замечание было указано, что грузополучатель не несет обязательства принимать груз. Кроме того, отмечалось, что письменное уведомление трудно определить, и если оно дается в коносаменте, то могут возникнуть проблемы в тех случаях, когда коносамент неоднократно передается, в результате чего конечный держатель может быть вынужден участвовать в судебном разбирательстве в отдаленном месте. Кроме того, было предложено предусмотреть требование о том, что уведомление третьей стороне должен давать грузоотправитель по договору.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении оговорок об исключительной юрисдикции*

168. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- продолжить рассмотрение вопроса о допустимости оговорок об исключительной юрисдикции в соответствии с проектом документа и о необходимости их применения в отношении третьих сторон;
- установление определенных условий для защиты сторон договора и третьих сторон от неудобств в связи с применением оговорок об исключительной юрисдикции может способствовать выработке Рабочей группой консенсуса по этому вопросу;
- обратиться к Секретариату с просьбой подготовить проект текста, касающийся оговорки об исключительной юрисдикции, с учетом результатов обсуждений и замечаний, отраженных в пунктах 156–157 выше.

**Вопрос 5. Соглашение о юрисдикции после возникновения спора – проект статьи 75 бис**

*Проект статьи 75 бис*

169. Рабочая группа затем рассмотрела текст проекта статьи 75 бис с учетом незначительных поправок, внесенных в текст, содержащийся в документе A/CN.9WG.III/WP.32, после обсуждений на ее четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункт 150), в результате заключения в квадратные скобки формулировки "[после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки,]".

170. Была выражена поддержка в отношении принципа, закрепленного в этом положении. Определенную поддержку получило предложение исключить слово "требование" и добавить после слова "сторонами" следующую формулировку: "спора в соответствии с договором перевозки после возникновения спора," с тем чтобы ясно указать, что любое соглашение о юрисдикции должно заключаться только после получения обеими сторонами уведомления о споре. Кроме того, отмечалось, что слово "соглашение" в проекте статьи 75 бис охватывает как прямо выраженное, так и подразумеваемое соглашение. Было высказано мнение о том, что это положение необходимо будет вновь рассмотреть после того, как Рабочая группа примет решение относительно оговорок об исключительной юрисдикции.

*Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 75 бис*

171. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- включить в проект документа положение, основанное на формулировке проекта статьи 75 бис;
- предложить Секретариату рассмотреть вопрос о целесообразности изменения текста проекта статьи 75 бис в результате исключения слова "требование" и добавления после слова "сторонами" следующей формулировки: "спора в соответствии с договором перевозки после возникновения спора".

## Вопрос 6. Признание и приведение в исполнение

### Общее обсуждение

172. Было высказано мнение о том, что с учетом решения Рабочей группы включить в проект документа положения, касающиеся юрисдикции, включение положений о признании и приведении в исполнение было бы весьма желательно для повышения вероятности того, что применение положений о юрисдикции будет предсказуемым. Хотя это мнение получило определенную поддержку, было указано, что, как показывает опыт других переговоров, касающихся международных документов, довольно трудно достичь соглашения относительно положений о признании и приведении в исполнение. Была выражена определенная поддержка в отношении замечания о том, что достижение консенсуса по положениям, касающимся признания и приведения в исполнение, в контексте проекта документа потребует значительного времени и что это приведет к дальнейшему усложнению проекта документа, который уже сейчас регулирует вопросы в многочисленных областях. Кроме того, отмечалось, что положения о признании и приведении в исполнение не считаются необходимыми с коммерческой точки зрения.

173. Было также высказано мнение о том, что лица, заявляющие требование на груз, при выборе юрисдикции в соответствии с проектом статьи 72 будут осведомлены о правилах в отношении признания и приведения в исполнение, применимых в различных возможных правовых системах, а также смогут принять соответствующее решение относительно выбора конкретной юрисдикции для обеспечения максимальной вероятности приведения в исполнение. Отмечалось также, что необходимо будет учесть другие соображения, прежде чем принимать решение по вопросу о целесообразности включения положений, касающихся признания и приведения в исполнение, например решение Рабочей группы по вопросу о включении оговорки об исключительной юрисдикции, что может оказать определенное воздействие на положения о признании и приведении в исполнение, а также прагматическое решение, которое лицо, заявляющее требование на груз, будет обычно принимать в отношении возбуждения производства в правовой системе, в пределах которой ответчик обладает достаточными активами. Тем не менее было высказано мнение о том, что последнее соображение имеет меньшее значение, поскольку активы могут быть быстро перемещены из одной правовой системы в другую. Были высказаны также другие замечания в связи с тем, что, если будет установлено какое-либо правило, касающееся признания и приведения в исполнение, в отношении судебного разбирательства, то необходимо будет разработать аналогичные правила, касающиеся арбитражного разбирательства, а в связи с этим могут быть затронуты весьма сложные вопросы в контексте международных арбитражных регламентов.

174. Было также высказано мнение о том, что процесс выработки положений, касающихся признания и приведения в исполнение, может оказаться менее сложным в контексте проекта документа, поскольку в нем рассматривается только узкая тема перевозки грузов по принципу "море плюс" и не предпринимается попытки достичь консенсуса в отношении правил, охватывающих весь спектр коммерческих вопросов, что, как показывает практика, оказалось весьма сложной задачей в ходе других переговоров. В связи с этим было высказано мнение о том, что Рабочая группа может воспользоваться

положениями о приведении в исполнение, которые содержатся во многих уже существующих конвенциях по вопросам морского права, например в Афинском протоколе 2002 года (к Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и багажа 1974 года).

*Выводы, сделанные Рабочей группой по вопросу о признании и приведении в исполнение*

175. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- что, хотя не было принято никакого решения по вопросу о целесообразности включения в проект документа положений, касающихся признания и приведения в исполнение, Рабочая группа рассмотрит любой текст, который будет предложен для оказания помощи в принятии такого решения.

## **Арбитраж – глава 16**

### **Общее обсуждение**

176. Рабочая группа затем рассмотрела проект главы 16. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что она совсем недавно рассматривала проект главы 16 на своей четырнадцатой сессии (см. A/CN.9/572, пункты 151–157). Обсуждения на пятнадцатой сессии проводились на основе записки Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.45).

177. На своей четырнадцатой сессии Рабочая группа провела общее обсуждение по вопросу о желательности включения в проект документа положений об арбитраже. Было высказано мнение о том, что стороны должны обладать полной свободой согласовывать арбитражные оговорки и полагаться на их применение. Тем не менее было выражено также беспокойство в связи с тем, что обращение в арбитраж может затруднить применение положений проекта документа об исключительной юрисдикции. Отмечалось, что режим проекта документа должен соответствовать общепринятой коммерческой практике в этой области. Указывалось также, что проект документа должен соответствовать документам ЮНСИТРАЛ, касающимся арбитража.

178. С учетом вышеизложенных мнений было предложено одно из возможных решений, которое предусматривает исключение проекта главы 16 об арбитраже из проекта документа, применение главы 15 документа, касающейся юрисдикции, только в отношении линейных перевозок, а также включение в проект документа положения, разрешающего сторонам передавать любой спор в арбитраж, и договариваться о любой юрисдикции, однако только после возникновения спора. Отмечалось, что такой подход позволит сохранить существующую в настоящее время практику в области нелинейных перевозок, при которых стороны довольно часто обращаются в арбитраж в соответствии с чартер-партиями и чартерными коносаментами, обеспечить единообразие правил, содействовать применению принципа свободы договора и в то же время воспрепятствовать возможным попыткам обойти правила об исключительной юрисдикции в соответствии с проектом документа. Отмечалось также, что, хотя в принципе в соответствии с таким подходом арбитражные оговорки,



содержащиеся в коносаменте, не будут подлежать применению, следует предусмотреть специальные исключения для особых линейных перевозок.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту главы 16*

179. После обсуждения Рабочая группа постановила:

– представить на рассмотрение Рабочей группы на одной из ее будущих сессий новый проект главы 16, основанный на изложенных выше предложениях.

## **Пересмотренные положения об электронной торговле**

180. Рабочая группа была проинформирована о том, что в феврале 2005 года было проведено совместное совещание экспертов Рабочей группы III по транспортному праву и Рабочей группы IV по электронной торговле. После проведенных обсуждений совместное совещание экспертов предложило несколько изменить касающиеся электронной торговли положения проекта документа, как они содержатся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32. Рабочая группа рассмотрела эти предложенные пересмотренные положения об электронной торговле, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.47.

### **Определения (проект статьи 1)**

*Проект статьи 1(f) "Держатель"*

181. Были высказаны сомнения относительно личности "держателя", как этот термин определяется в проекте статьи 1(f), а также в связи с тем фактом, что это определение, как представляется, охватывает стороны, не всегда являющиеся держателями. Было выражено мнение, что любые редакционные трудности вполне могут быть разрешены, однако сложность состоит в том, что в подпункте (i) этого определения предполагается охватить бумажные документы и все стороны, в то время как подпункт (ii) касается транспортных электронных записей, применительно к которым речь идет не о физическом владении, а о контроле, причем определением могут охватываться и грузоотправитель по договору, и грузополучатель. Было отмечено, что могут быть сделаны общие редакционные улучшения подпункта (ii), например, могут быть упомянуты некоторые держатели, такие как грузоотправитель по документам, о котором идет речь в проекте статьи 31. Было также предложено прямо указать в проекте статьи 1(f)(ii) на те стороны, которым может быть передана транспортная электронная запись.

*Проект статьи 1(o) "Транспортная электронная запись"*

182. Определение "транспортной электронной записи" получило поддержку в рамках Редакционной группы. Было высказано мнение о том, что последний пункт может быть упрощен.

*Проект статьи 1(p) "Оборотная транспортная электронная запись"*

183. В ответ на заданный вопрос было разъяснено, что целью формулировки "подлежит передаче приказу грузоотправителя по договору или приказу грузополучателя" в подпункте (i) является охват ситуации, когда груз передается

поименованной стороне. Было внесено редакционное предложение заменить слова "в которой указано" в подпункте (i) формулировкой "включая ..., но не ограничиваясь этим".

*Проект статьи 1(q) "Необоротная транспортная электронная запись" и проект статьи (r) "Договорные условия"*

184. Рабочая группа не сделала замечаний по проектам статей 1(q) или (r).

*Выводы, сделанные Рабочей группой по определениям в проектах статей 1(f), (o), (p), (q) и (r)*

185. После обсуждения Рабочая группа постановила, что

- имеет место общая поддержка определений в проектах статей 1(f), (o), (p), (q) и (r) при условии внесения редакционных изменений, о которых говорилось в пунктах 181–184 выше.

## **Глава 2. Электронная связь**

### **Проект статьи 3**

186. Затем Рабочая группа рассмотрела проект статьи 3. Было разъяснено, что второй подпункт этого проекта статьи представляет собой новое положение, включенное с целью прямо указать ту посылку, из которой исходит проект документа и которая состоит в том, что выдача или передача оборотного документа или владение им имеют те же последствия, что и выдача или передача транспортной электронной записи или распоряжение ею. Рабочая группа согласилась заменить слова "электронная связь" в пункте (a) словами "электронные сообщения", как это предлагается в сноске 19.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предложенному проекту статьи 3*

187. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- заменить слова "электронная связь" в пункте (a) словами "электронные сообщения", а в других отношениях одобрить текст проекта статьи 3 для включения в проект документа и дальнейшего обсуждения.

### **Проект статьи 4**

188. Затем Рабочая группа рассмотрела проект статьи 4. В ответ на заданный вопрос было разъяснено, что в случае, если выдается более одного подлинника оборотного транспортного документа, должны быть собраны все экземпляры, прежде чем взамен сможет быть выдана обратная транспортная электронная запись.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предложенному проекту статьи 4*

189. Рабочая группа одобрила текст для включения в проект документа и дальнейшего обсуждения.

### **Проект статьи 5**

190. Затем Рабочая группа рассмотрела проект статьи 5. Точка зрения о том, что перечень статей, содержащих упоминания об уведомлениях и согласиях, не должен считаться закрытым, получила поддержку, поскольку, возможно, потребуется сослаться и на другие положения, такие как проекты статей 88а и 61 бис.

#### *Выводы, сделанные Рабочей группой по предложенному проекту статьи 5*

191. Рабочая группа одобрила текст для включения в проект документа и дальнейшего обсуждения при условии упоминания в перечне дополнительных статей, содержащих ссылки на уведомления и согласия.

### **Проект статьи 6**

192. Затем Рабочая группа рассмотрела проект статьи 6 проекта документа.

#### *Проект статьи 6(1) – включение в проект документа систем регистрации*

193. Рабочая группа рассмотрела вопрос, изложенный в сноске 31 документа A/CN.9/WG.III/WP.47, в которой высказывается предположение о том, что Рабочая группа, возможно, пожелает включить в соответствующем месте формулировку "или прав, подтверждаемых таким сообщением или предусмотренных в нем". Это изменение было предложено с учетом обеспокоенности тем, что проект статьи 6, если его читать вместе с соответствующими определениями, предусматривает использование технологии, при которой транспортная электронная запись будет передаваться по переговорной цепочке, что, потенциально, может исключить некоторые не связанные с символической передачей технологии, такие как система регистрации.

194. В рамках Рабочей группы было выражено общее согласие с тем, что, в принципе, исключение систем регистрации из проекта документа не входит в ее намерения. Однако была высказана обеспокоенность в связи с тем, что включение предложенной формулировки связано с риском создания путаницы в том, что касается концепции передачи документов согласно проекту статьи 59 и концепции передачи документов согласно проекту статьи 62. Эта точка зрения получила поддержку.

195. Было высказано мнение, что один из путей четкого включения систем регистрации и других технологий, не связанных с символической передачей, в сферу действия проекта документа мог бы состоять в использовании концепции передачи контроля над транспортной электронной записью в качестве эквивалента передачи самой записи. Были предложены и другие возможности компромиссного решения, например, внесение корректив в соответствующие определения в проекте статьи 1.

#### *Безопасность*

196. Было предложено добавить в проект статьи 6(1) формулировку о том, что для передачи должен использоваться безопасный или надежный метод. В то же время было высказано мнение о том, что добавление подобного текста в данное

положение может породить излишнюю судебную практику по его толкованию, поскольку концепция безопасности уже косвенно подразумевается в тексте этого проекта статьи. Определенная обеспокоенность была выражена в связи с тем, что, в свете полученного разъяснения, в пункте 1(b) следует использовать слово "заверение". В порядке дальнейшего разъяснения было высказано мнение о том, что слово "заверение" подразумевает целостность записи, но не относится к системе, осуществляющей контроль над записью, и что его использование не вызовет в силу этого какой-либо двусмысленности.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 6(1)*

197. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- создать небольшую редакционную группу для внесения изменений в нынешний текст проекта статьи 6(1) с учетом вышеизложенного обсуждения относительно возможных методов придания этому положению технологически нейтрального характера.

*Проект статьи 6(2)*

198. Проекту статьи 6(2) была выражена поддержка. Рабочей группе было сообщено, что целью использования формулировки "беспрепятственное удостоверение" является указание – без излишней детализации – на то, чтобы в распоряжение сторон, которые имеют законный интерес в ознакомлении с соответствующими процедурами до принятия на себя юридических обязательств, такие процедуры были предоставлены. Было высказано мнение об отсутствии необходимости включения в проект документа дополнительных деталей, поскольку более подробное определение будет зависеть от того вида системы и того вида электронной записи, которые будут использоваться, и излишняя детализация может, таким образом, воспрепятствовать дальнейшему технологическому прогрессу.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по проекту статьи 6(2)*

199. Рабочая группа одобрила текст проекта статьи 6(2) для включения в проект документа и дальнейшего обсуждения.

## **Глава 8. Транспортные документы и электронные записи**

### **Проект статьи 33. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи**

200. Затем Рабочая группа рассмотрела проект статьи 33, по которому не было сделано каких-либо замечаний.

### **Проект статьи 35. Подпись**

201. Затем Рабочая группа рассмотрела проект статьи 35. В связи с этим положением проекта документа был задан ряд вопросов.

*Определение "электронной подписи"*

202. Было выражено мнение, что в проект документа следует включить особое определение "электронной подписи", причем, согласно еще одной точке зрения, в противном случае в государствах, где отсутствуют национальные законодательные нормы по этому вопросу, может образоваться юридический вакуум. Было сочтено, что определение "электронной подписи" в проекте статьи 35 ничего не добавляет к концепции, изложенной в других международных документах, и не имеет какой-либо особой связи с транспортным правом. Было высказано мнение, что в интересах обеспечения единообразия в проект документа следует включить определение "электронной подписи", основывающееся на других документах ЮНСИТРАЛ, таких как Типовой закон об электронных подписях (2001 год) и Типовой закон об электронной торговле (1996 год). В то же время была высказана точка зрения о том, что в качестве отправного пункта лучше применить более современный подход, используемый в проекте статьи 9(3) проекта конвенции об использовании электронных сообщений в международных договорах, разработка которого была недавно завершена (приложение к документу A/CN.9/577).

203. Другие точки зрения состояли в том, что определения термина "электронная подпись" включать не следует и что этот вопрос должен быть оставлен на урегулирование в национальном законодательстве. В то же время, согласно одному из мнений, если этот вопрос будет оставлен на урегулирование в национальном законодательстве, то это может привести к дисгармонии и, в силу этого, следует предпринять усилия по выработке унифицированного международного стандарта. Кроме того, было сочтено, что для того, чтобы подходить для использования в коммерческой практике, определение "электронной подписи" должно быть простым и не требовать сколь-либо значительных затрат для соблюдения на практике. Было высказано предположение о том, что наилучший образ действий заключался бы в выработке функционального определения "электронной подписи" в противовес сосредоточению усилий на подготовке конкретного определения, а также о том, чтобы вопрос о формулировании точного стандарта был оставлен на усмотрение национального законодательства или самих коммерческих сторон в той мере, в которой функциональные требования будут соблюдены. Предложение получило поддержку, особенно с учетом необходимости обеспечения гибкости будущего документа для охвата еще не появившейся технологии.

*Какое право должно регулировать эти вопросы?*

204. Было высказано мнение о том, что если национальное право является применимым правом, то должны быть установлены коллизионные нормы для определения права, регулирующего вопросы электронных подписей. Согласно одной из точек зрения этим правом будет закон места заключения документа, в то время как согласно другой точке зрения надлежащим применимым правом будет закон, регулирующий процедуры, о которых говорится в проекте статьи 6.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предложенному проекту статьи 35*

205. После обсуждения Рабочая группа постановила:

– создать небольшую редакционную группу для пересмотра нынешнего текста проекта статьи 35 с учетом изложенных выше моментов, вызвавших обеспокоенность.

### **Проекты статей, затрагивающих вопросы электронной торговли**

#### **Право контроля – проект статьи 54; Передача прав – проект статьи 59; Передача прав – проект статьи 61 бис**

206. Затем Рабочая группа рассмотрела только те аспекты проекта статьи 54 (применительно к праву контроля) и проекта статьи 59 и предложенной статьи 61 бис (применительно к передаче прав), которые касаются электронной торговли. Рабочая группа не сделала каких-либо конкретных замечаний относительно связанных с электронной торговлей аспектов этих проектов статей, изложенных в документе A/CN.9/WG.III/WP.47.

#### **Предлагаемый пересмотренный проект некоторых положений, касающихся электронной торговли**

207. На основе результатов обсуждений в Рабочей группе (см. выше пункты 180–205) неофициальная редакционная группа в составе ряда делегаций подготовила пересмотренный вариант некоторых положений об электронной торговле, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.47. Проект статьи 1(f) был пересмотрен, в результате чего в подпункте (ii) было исключено перечисление отдельных лиц и оставлено слово "лицо", а перед словом "передано" была включена формулировка "выдано или". Кроме того, было указано, что заключительное предложение проекта статьи 1(o) можно было бы сократить без ущерба для ее содержания. Проект статьи 6(1)(a) был исключен и вместо него была включена следующая формулировка: "а) метод для осуществления выдачи и передачи такой записи предполагаемому держателю", а слово "грузополучатель" в проекте статьи 6(1)(d) было заменено словом "держатель". Кроме того, второе предложение проекта статьи 35 было исключено и вместо него было включено следующее предложение: "Такая подпись должна идентифицировать подписавшего в связи с транспортной электронной записью и содержать указание на то, что перевозчик разрешил выдать такую электронную транспортную запись". Кроме того, в проекте статьи 61 бис (2) было исключено слово "другим". Наконец, в дополнение к упомянутым выше изменениям, которые были внесены в проект статьи 6(1)(a), для учета соображений, связанных с обеспечением технологической нейтральности (см. выше пункты 192–195), было предложено следующее новое определение для включения в проект статьи 1:

"Статья 1(xx)

"Выдача и передача оборотной транспортной электронной записи" означает выдачу и передачу исключительного контроля над такой записью. [Лицо обладает исключительным контролем над транспортной электронной записью, если процедура, применяемая в соответствии со статьей 6, надежно устанавливает такое лицо в качестве лица, которое обладает правом в оборотной транспортной электронной записи.]"

208. В порядке разъяснения было также указано, что неофициальная редакционная группа заключила последнее предложение предлагаемой статьи 1(xx) в квадратные скобки, с тем чтобы указать только на необходимость продолжения рассмотрения формулировки этого положения, а не для того, чтобы указывать на неопределенность относительно необходимости его включения.

209. Рабочая группа высказала общие замечания относительно этих пересмотренных проектов положений. Было высказано мнение о том, что следует продолжить рассмотрение вопроса о необходимости второй части проекта статьи 1(f)(ii), касающейся "исключительного права распоряжаться". Было также высказано мнение о том, что в пояснительном примечании к проекту документа следует разъяснить цель предлагаемого проекта статьи 1(xx). Была выражена поддержка в отношении подхода, примененного в пересмотренном проекте статьи 35, поскольку он обеспечивает надлежащую гибкость и позволяет учесть требования многих различных правовых систем.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по предлагаемому пересмотренному проекту положений об электронной торговле*

210. Рабочая группа одобрила подход, применяемый в пересмотренных вариантах положений об электронной торговле, предлагаемых для включения в проект документа.

## **Право контроля**

211. Рабочая группа заслушала краткий доклад о неофициальных межсессионных консультациях, проведенных по вопросу о праве распоряжаться грузом в проекте документа (проекты статей 53–58 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32), в качестве введения к рассмотрению Рабочей группой этих положений на ее следующей сессии. В порядке разъяснения было указано, что Рабочей группе необходимо будет рассмотреть ряд различных вопросов. Отмечалось, что существуют различные мнения в отношении характера и объема права распоряжающейся стороны давать инструкции перевозчику. Было высказано мнение о том, что в проекте текста не проводится достаточного разграничения между правом распоряжающейся стороны давать инструкции перевозчику и правом вносить изменения в договор перевозки. Было также высказано мнение о том, что определение распоряжающейся стороны и порядка назначения другого субъекта в качестве распоряжающейся стороны заслуживает дальнейшего рассмотрения, и было высказано общее мнение о том, что перевозчику следует направлять уведомление о любом изменении, касающемся распоряжающейся стороны. Отмечалось, что к числу других вопросов, обсуждение которых следует продолжить, относится момент прекращения права распоряжаться грузом, формальные требования в отношении инструкций в случае необоротных транспортных документов и необоротных транспортных электронных записей, а также обязательства перевозчика следовать инструкциям распоряжающейся стороны, а также ответственность перевозчика в этом отношении.

## Передача прав

212. Рабочая группа заслушала также краткий доклад о неофициальных межсессионных консультациях, проведенных по вопросам передачи прав в проекте документа (проекты статей 59–62 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32 и проект статьи 61 бис в документе A/CN.9/WG.III/ WP.47, пункт 12), в качестве введения к рассмотрению Рабочей группой положений о передаче прав на ее следующей сессии. Было выявлено пять вопросов, касающихся передачи прав, в качестве вопросов, имеющих особое значение для предстоящих обсуждений: режим, применимый в отношении именного документа, не выдаваемого "приказу"; целесообразность применения подхода, основанного на "общем заявлении" или "перечне", в отношении ответственности третьих сторон; права, которыми могут пользоваться третьи стороны не принимая на себя никакой ответственности; применимое право; а также уведомление перевозчика о передаче прав. Кроме того, было указано, что Рабочая группа может рассмотреть на своей текущей сессии предлагаемый новый текст статьи 61 бис, содержащийся в пункте 12 документа A/CN.9/WG.III/ WP.47, и приступить к рассмотрению договорных обязательств, которые могут быть переданы третьим сторонам без их согласия.

*Выводы, сделанные Рабочей группой по вопросу о передаче прав*

213. После обсуждения Рабочая группа постановила:

- включить в проект документа проект статьи 61 бис, содержащийся в пункте 12 документа A/CN.9/WG.III/ WP.47, для рассмотрения на следующей сессии с учетом любых редакционных замечаний, касающихся электронной торговли.

## III. Другие вопросы

### Сроки проведения шестнадцатой и семнадцатой сессий

214. Было указано, что при условии утверждения Комиссией на ее тридцать восьмой сессии (Вена, 4–15 июля 2005 года) шестнадцатая сессия Рабочей группы будет проведена 28 ноября – 9 декабря 2005 года в Венском международном центре в Вене, а семнадцатая сессия Рабочей группы будет проведена 3–13 апреля 2006 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.

### Планирование будущей работы

215. В целях определения порядка обсуждения остающихся положений проекта документа Рабочая группа приняла следующую предварительную повестку дня для завершения рассмотрения проекта документа во втором чтении:

*Шестнадцатая сессия (Вена, 28 ноября – 9 декабря 2005 года, при условии утверждения)*

- Право распоряжаться грузом
- Передача прав



- Юрисдикция и арбитраж
- Сдача груза, включая период ответственности, проект статьи 11(2) и проекты статей 46–52
- Обязательства грузоотправителя по договору

*Семнадцатая сессия (Нью-Йорк, 3–13 апреля 2006 года, при условии утверждения)*

- Сфера применения и свобода договора
- Право предъявлять иски и срок исковой давности
- Пределы ответственности
- Транспортные документы
- Нерешенные вопросы, включая вопросы, касающиеся морских исполняющих сторон (проекты статьи 15), национального законодательства (проект статьи 8) и специальных ограничений (проект статьи 18(2))

#### *Методы работы*

216. В Рабочей группе было высказано мнение о том, что в ходе пятнадцатой сессии, а также в ходе четырнадцатой сессии был достигнут существенный прогресс и что начиная с мая 2004 года (см. A/CN.9/552, пункт 167) такой прогресс в значительной степени достигался благодаря неофициальным консультациям, которые проводились между делегациями в период между сессиями. Отмечалось, что такая неофициальная межсессионная работа оказалась весьма полезной для накопления информации, обмена мнениями и согласования спорных вопросов. Отмечалось, что для успешного завершения разработки проекта документа принципиально важно обеспечить продолжение такой неофициальной межсессионной работы с учетом необходимости обеспечения того, чтобы количество документов, подготавливаемых в ходе этого процесса, соответствовало плану подготовки Секретариатом официальных документов на всех официальных языках для представления Рабочей группе. Было также высказано мнение о том, что использование небольших редакционных групп в рамках Рабочей группы в значительной степени содействовало деятельности Рабочей группы в целом. Рабочая группа поддержала вышеизложенные мнения.

217. Был вновь рассмотрен вопрос о завершении работы над проектом документа в свете ранее проведенных обсуждений по этому вопросу в Рабочей группе (см. A/CN.9/552, пункт 168). Ряд делегаций поддержали мнение о том, что, хотя такая работа вряд ли будет завершена к концу 2005 года, с учетом ценного вклада неофициального консультативного процесса Рабочая группа может завершить свою работу к концу 2006 года.

#### *Примечания*

<sup>1</sup> *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 и исправление (A/56/17 и Согг.3), пункт 345.*