



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
18 September 2003

Russian
Original: English/Spanish

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

Двенадцатая сессия

Вена, 6–17 октября 2003 года

Подготовка проекта документа о [морской] перевозке грузов

Добавление к подборке ответов на вопросник о перевозке
"от двери до двери" и дополнительным замечаниям
государств и международных организаций относительно
сферы применения проекта документа

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Стр.</i>
Введение	2
I. Ответы на вопросник, полученные от неправительственных организаций	2
Иберо–американский институт морского права	2
II. Дополнительные заявления и предложения в связи с подготовкой проекта документа	5
1. Международная ассоциация смешанных перевозок (МАСП)	5
2. Международный союз морского страхования (МСОМС)	6
Приложение. Вопросник	12



Введение

1. В январе 2003 года был издан документ, озаглавленный "Подборка ответов на вопросник о перевозке "от двери до двери" и дополнительные замечания государств и международных организаций относительно сферы применения проекта документа" (A/CN.9/WG.III/WP.28). Этот документ содержал ответы на вопросник, распространенный среди заинтересованных неправительственных и межправительственных организаций, а также среди государств в августе 2002 года, и был предназначен для сбора информации относительно практики контейнерных перевозок и использования перевозчиками договоров "от двери до двери". В этот документ были также включены дополнительные заявления и предложения, представленные Секретариату в связи с подготовкой проекта документа. Настоящий документ содержит ответы и заявления, полученные Секретариатом после даты публикации первоначальной подборки. Текст вопросника вновь воспроизводится в приложении к настоящей записке.
2. Ответы на вопросник, полученные от неправительственных организаций, приводятся в разделе I ниже.
3. Дополнительные заявления и предложения, представленные Секретариату неправительственными организациями в связи с подготовкой проекта документа, воспроизводятся в разделе II ниже.
4. Ответы, замечания и предложения, упомянутые в пунктах 2–3 выше, излагаются в той форме, в которой они были получены Секретариатом.

I. Ответы на вопросник, полученные от неправительственных организаций

Иbero–американский институт морского права

[Подлинный текст на испанском языке]

1 и 2. Разработка унифицированной схемы ответственности в отношении перевозок "от двери до двери", охватывающих морской этап, несомненно, оказалась бы полезной для всех участников международных перевозок. Основной вопрос заключается в том, на чем будут основываться такие унифицированные правила и в какой степени они могут быть включены в национальные и региональные правовые системы, содержащие нормы, касающиеся различных видов транспорта, которые в некоторых случаях являются нормами публичного порядка. В качестве примера мы могли бы упомянуть решения 331 и 393 Картахенского соглашения, а также Соглашение о международных смешанных перевозках между государствами – участниками МЕРКОСУР.

В связи с рассматриваемым проектом документа возникает вопрос о применении определенного *конкретного* режима смешанных перевозок, которые уже регулируются в общем плане Конвенцией Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов.

В связи с таким "конкретным" режимом ответственности могут возникнуть проблемы, если он будет отличаться от того подхода, который применяется в Конвенции 1980 года. Особые проблемы будут возникать в том случае, если система ответственности будет отличаться от Гамбургских правил, которые действуют в настоящее время и являются источником Конвенции о смешанных перевозках 1980 года.

3. Предложение уподобить наземные перевозки морскому транспорту вступает в противоречие с тем фактом, что практика и применимые процедуры отличаются практически во всех странах. Это является следствием признания того, что морские перевозки имеют особый характер и подвержены особым рискам, в частности так называемым "морским рискам". Признание этого факта уже давно явилось причиной реализации необходимости ограничения ответственности и признания концепции "несчастных случаев на море". Положения, касающиеся освобождения от ответственности и ограничения ответственности, содержащиеся в Гаагско-Висбийских правилах, как представляется, уже не соответствуют *потребностям отрасли*, как это было более полувека тому назад. Новая тенденция в соответствии с так называемым "правом возмещения ущерба" состоит в том, чтобы отдавать предпочтение объективной ответственности и полному возмещению за причиненный ущерб. Такие новые концепции необходимо принимать во внимание, особенно в тех случаях, когда они применяются в отношении перевозки грузов наземными видами транспорта во многих странах.

4. Стремление разработать упомянутую выше унифицированную систему вступает в противоречие с различными онтологическими и правовыми реалиями, касающимися стивидоров, наземных перевозчиков, складов, терминалов и т.д. Различия возникают, в частности, в связи с системами ответственности, основаниями для освобождения от ответственности, ограничением ответственности и сроками исковой давности.

5. В случае смешанных перевозок можно допустить возможность возбуждения пострадавшей стороной производства против ответственной стороны (локализованный ущерб) или любой стороны, участвующей в последовательной цепи перевозки, исходя из концепции солидарной ответственности, без ущерба для права ответчика взыскать любую сумму, выплаченную в качестве возмещения, с той стороны, которая фактически несет ответственность за ущерб.

Доводом в пользу такого принципа является наличие общей индивидуальной заинтересованности оператора смешанной перевозки (ОСП) и последующих перевозчиков, а также совокупной заинтересованности всех таких сторон, наряду с концепцией смешанной перевозки, основанной на исходном, невидимом коллективном договоре с целым рядом сторон, на которые возлагаются обязательства и которые несут солидарную ответственность за завершение операций по перевозке груза; формализация договорных взаимоотношений осуществляется не сразу, а постепенно по мере того, как каждый перевозчик присоединяется к договору в момент получения груза. Совместная ответственность обусловлена наличием коллективного общего интереса, особенно поскольку стороны несут солидарную ответственность по коммерческим вопросам. Такой принцип является тем более оправданным с учетом невыгодности положения грузоотправителя по договору в тех случаях,

когда необходимо определить, кто несет ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза. Такая проблема постоянно возникает при перевозке грузов, объединенных в контейнеры.

6. Этот вопрос касается применения конвенции, охватывающей дорожные перевозки, такой, как Конвенция о международной дорожной перевозке грузов, которая применяется в Европе и не затрагивает страны Латинской Америки. Поэтому отвечать на этот вопрос должны те страны, которые применяют соответствующий режим и выработали общие решения в отношении наземного транспорта в региональном контексте. Чисто теоретически можно предположить, что не должно существовать никаких различий в системах ответственности, применимых к морским и наземным перевозкам, при условии, что соответствующая унифицированная система будет содержать единые квалификационные требования, касающиеся гарантийных обязательств, принимаемых ОСП в отношении грузоотправителя по договору.

7. В дополнение к предыдущему ответу можно указать, что единообразный режим ответственности может иметь определенные преимущества, поскольку он будет способствовать повышению правовой определенности. Некоторые авторы указывают также на экономический фактор, связанный с транспортными издержками. Тем не менее эти вопросы нуждаются в более подробном рассмотрении.

8. Различия в системах ответственности для различных видов транспорта, используемых в рамках договора перевозки "от двери до двери", порождают а) неопределенность в отношении юридических процедур, связанных с поврежденным грузом и в отношении условий гарантирования прав истца; б) различия в суммах возмещения (полное или ограниченное); в) различия в "бремени доказывания" в зависимости от вида транспорта или места, в котором произошло повреждение; г) неопределенность при предъявлении иска, когда место или причина повреждения в рамках последовательной цепи перевозки неизвестны; д) возможную ответственность экспедитора, если грузоотправитель не является стороной договора перевозки. В такой ситуации необходимо также рассмотреть случай, когда грузы различных грузоотправителей объединяются одним экспедитором и в отношении таких грузов выдается единый транспортный документ.

9. Возможность предъявлять иски непосредственно сторонам, ответственным за повреждение, если речь идет о субподрядчиках, соответствует принципу солидарной ответственности, который рассматривался выше (ответ 5).

10. Замечания по проекту документа представлялись на сессиях Рабочей группы. Эти замечания по-прежнему имеют силу. Вклад составителей документа с научной точки зрения является весьма ценным и существенным, если не учитывать вопрос о надлежащей сфере применения документа; в связи с этим предлагается, чтобы в проекте документа устанавливался режим перевозок "от порта до порта". Установление "конкретного" режима для смешанных перевозок (охватывающих морской этап) не согласовывается с наличием общего режима для смешанных перевозок. С другой стороны, был достигнут существенный прогресс в разработке унифицированных положений по определенным аспектам, которые не охвачены в ранее согласованных сводах норм, касающихся перевозки

грузов (например, в отношении электронных записей, исполняющих сторон, права распоряжаться грузом и т.д.).

В целом, как представляется, на текущем этапе разработки универсального законодательства (включая региональные правовые рамки для Латинской Америки) с учетом различий в системах ответственности для наземных перевозчиков, включая ответственность терминалов, распространение положений, регулирующих ответственность перевозчиков в соответствии с морским правом, не представляется своевременным или желательным.

II. Дополнительные заявления и предложения в связи с подготовкой проекта документа

1. Международная ассоциация смешанных перевозок (МАСП)

[Подлинный текст на английском языке]

МАСП придерживается мнения о том, что существующие режимы ответственности в области перевозок являются устаревшими, крайне разрозненными и дорогостоящими для своих пользователей и что весьма желательно разработать более совершенную систему.

Новый глобальный подход, который позволил бы охватить все виды транспорта на единой основе, является весьма желательным. Если бы удалось распространить на все виды транспорта единый глобальный режим, то такой подход могли бы поддержать многие пользователи и поставщики транспортных услуг. Поэтому МАСП считает такую цель обоснованной.

Если окажется, что такой подход к модернизации режимов в области перевозок является чрезмерно радикальным, то в качестве альтернативного решения можно было бы провести работу по обеспечению согласованности по меньшей мере в области передвижения грузов "от двери до двери" независимо от используемых отдельных видов транспорта. Тем не менее соответствующий документ не должен представлять собой морскую конвенцию, действие которой будет распространено за пределы портов, а должен являться поистине документом о смешанных перевозках. Если этого не будет обеспечено, то все усилия окажутся безуспешными. Необходимо, например, в полном объеме принять во внимание проблемы железнодорожного транспорта.

МАСП уверена в том, что разработка любого такого нового режима ответственности "от двери до двери" должна осуществляться с участием представителей всех заинтересованных видов транспорта и пользователей. Любая работа, проводимая без полного участия всех таких сторон, позволит подготовить лишь очередной документ, который не будет действовать и который не позволит исправить существующее в настоящее время неудовлетворительное положение.

Любой такой новый международный режим ответственности может оказаться эффективным только в том случае, если он будет обеспечивать явные преимущества по сравнению с существующими правовыми рамками. Любые меры, которые будут предусматривать промежуточные решения, могут привести

только к дальнейшему усложнению положения, не обеспечивая никаких преимуществ.

Любой новый документ должен содержать хорошо известные формулировки, с тем чтобы он сразу же оказался понятным для судов по делам, связанным с транспортным правом. Это означает необходимость заимствовать в максимальной возможной степени формулировки из существующих транспортных конвенций. Если возникнет желание изменить какие-либо формулировки, используемые в конвенциях, которые были приняты в начале XX века, то составителям документа следует руководствоваться теми конвенциями, которые были разработаны во второй половине XX века. Можно также воспользоваться проектом текста закона США о морской перевозке грузов. В связи с этим составителям текста необходимо проявить особую осмотрительность, с тем чтобы текст был ясным и не порождал путаницы.

Существующий проект текста охватывает вопросы, которые не рассматривались в действующих конвенциях, и поэтому Рабочей группе следует проявлять особую осмотрительность при оценке преимуществ включения таких вопросов в новый документ.

2. Международный союз морского страхования (МСОМС)

[Подлинный текст на английском языке]

Международный союз морского страхования (МСОМС) основан в 1874 году. Союз представляет 53 национальные ассоциации морского страхования из различных стран мира. Члены МСОМС контролируют 80 процентов мирового рынка морского страхования, что соответствует общему объему страховых премий в размере 10,5 млрд. долл. США (2001 год).

Являясь международной организацией, которая представляет как страховщиков перевозчиков, так и страховщиков владельцев грузов, МСОМС выступает за разработку современного унифицированного договора по морской перевозке грузов, предусматривающего справедливый, сбалансированный и разумный режим для всех заинтересованных сторон.

МСОМС приветствует инициативу ЮНСИТРАЛ в области унификации международного морского права и высоко оценивает вклад ММК в подготовку проекта документа.

МСОМС с удовлетворением отвечает на приглашение ЮНСИТРАЛ к коммерческим сторонам принять участие в подготовке нового документа и представляет следующие замечания:

Сфера применения (проект статьи 4.2.1)

По мнению МСОМС, сфера применения проекта документа должна распространяться на перевозки "от двери до двери", включая морской этап. Такие четкие правовые рамки позволят сократить количество споров и упростить процедуры возмещения ущерба, поскольку одной из основных проблем существующей системы является установление того, где произошла утрата или повреждение и, следовательно, какой перевозчик несет

ответственность и какой режим ответственности подлежит применению. Кроме того, могут возникнуть трудности при идентификации перевозчика и применении положений иностранных правовых систем. Идеальным решением могла бы стать разработка унифицированного свода норм, применимого на протяжении всей перевозки, а не определенная сетевая система, даже с ограниченным охватом, поскольку любая сетевая система порождает неопределенность. Это позволило бы облегчить доступ к источникам возмещения, улучшить понимание ответственности перевозчика и сократить объем обрабатываемой документации. Для достижения этих целей нам прежде всего необходимо заручиться поддержкой организаций, представляющих всех участников процесса перевозки груза, включая стивидоров, операторов терминалов, дорожных перевозчиков, железнодорожные компании и владельцев складов.

В то же время могут возникать различные внутренние проблемы, связанные с юрисдикцией, а международное признание еще не имеет универсального характера. Если единообразная система ответственности окажется недостижимой из-за наличия международных конвенций, регулирующих отдельные виды транспорта, МСОМС хотел бы, чтобы пределы ответственности за нелокализованный ущерб регулировались более жесткими международными положениями, имеющими необязательный характер.

Исполняющие стороны (проект статьи 1.17)

МСОМС решительно выступает за предоставление возможности предъявлять иски непосредственно субподрядчикам и поддержит любое положение, устанавливающее солидарную ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика и предусматривающее возможность предъявления исков любому промежуточному перевозчику или экспедитору, предоставляющему другому перевозчику транспортные средства на условиях субподряда. МСОМС хотел бы подчеркнуть, что в связи с этим особое значение приобретает разработка четких и ясных положений по вопросу о том, можно ли предъявлять иски любому промежуточному перевозчику или экспедитору. В соответствии с конвенцией КДПГ решение этого вопроса, как представляется, оставляется на усмотрение судов отдельных стран. Такой неопределенности следует всячески избегать.

Ответственность перевозчика (проекты статей 4, 5, 6)

МСОМС считает, что существующую систему распределения рисков следует модифицировать. МСОМС выступает за упразднение навигационной ошибки или ошибок в управлении в качестве обстоятельств, освобождающих от ответственности. Статистических данных для оценки показателя снижения риска для страховщиков грузов в настоящее время не имеется, однако, по оценкам страховщиков, такое снижение риска будет составлять не менее 4 процентов.

МСОМС считает, что следует исключить освобождение от ответственности в случае пожара. Статистических данных для оценки показателя снижения риска для страховщиков грузов не имеется, однако, по оценкам страховщиков, такой показатель будет составлять не менее 2 процентов.

МСОМС выступает также за распространение обязательства в отношении обеспечения мореходности судна на всю продолжительность морского рейса. Статистических данных для оценки показателя снижения риска для страховщиков грузов не имеется, однако, по оценкам, соответствующий показатель будет составлять не менее 1 процента.

Статья 6.1.4 проекта документа

МСОМС выступает за сохранение существующей системы ответственности перевозчика за всю утрату, за исключением случаев, когда перевозчик может доказать, что утрата была вызвана обстоятельством, за которое он не несет ответственности. Установление требования о том, что перевозчик и сторона, возбуждающая иск, в равной степени несут бремя доказывания причины утраты, представляется нереальным по практическим соображениям, поскольку это означало бы, что сторона, возбуждающая иск, обладает таким же доступом к информации относительно условий перевозки и обработки груза, как и перевозчик. Это, конечно же, абсолютно не соответствует действительности. По оценкам МСОМС, повышение риска для страховщиков груза в случае распределения ответственности за утрату на паритетной основе превысит 10 процентов.

Смешанный договор перевозки и экспедирования (проект статьи 4.3)

МСОМС решительно выступает против предоставления перевозчику возможности освобождаться от ответственности в соответствии с действующим режимом, принимая на себя исключительно функции агента.

Перевозчику не следует предоставлять возможности изменять свою роль с принципала на агента в течение рейса. На практике будет крайне трудно или вообще невозможно установить, в каком качестве выступал перевозчик на различных этапах рейса. Если перевозчик сможет выступать в ходе рейса в качестве как агента, так и принципала, то это будет способствовать созданию стратегических правовых барьеров и содействовать практике, направленной главным образом на то, чтобы избежать ответственности в целях сокращения затрат.

В существующем виде данная формулировка содержит требования о "прямой договоренности", которая во многих правовых системах может быть выполнена при помощи "стереотипных" типовых условий договора. Перевозчику не следует предоставлять право снижать свою роль до агента и освобождаться от ответственности перевозчика на основе "стереотипных" формулировок транспортного документа.

При линейных перевозках владельцы грузов не могут повлиять на то, с кем перевозчик заключит договор о предоставлении услуг, и необходимость возбуждения иска в иностранной правовой системе после проведения дорогостоящего расследования соответствующих причин будет являться основным сдерживающим фактором в отношении возбуждения производства для возмещения убытков, которые могут быть взысканы в судебном порядке.

Уведомление об утрате (проект статьи 6.9)

Предлагаемый предельный срок в три дня не является достаточным, и в большинстве случаев соблюдение такого срока на практике представляется невозможным. Такой срок подачи уведомления был установлен столетие тому назад, когда грузы были менее сложными, повреждения более очевидными, а обработка грузов в месте назначения менее автоматизированной. МСОНС считает, что срок в семь дней был бы разумным для всех поставок как при перевозках "от двери до двери", так и при перевозках "от порта до порта", поскольку он предоставит грузополучателю реальную возможность осмотреть груз. Объемы перевозок существенно возросли, и в настоящее время существует гораздо больше требований в отношении безопасности, инспекций и представления отчетов, которые грузополучатель обязан выполнить после сдачи груза. В некоторых случаях это может привести к выявлению повреждения на более ранних этапах, однако вследствие других приоритетных задач, например, в связи с применением автоматизированных систем управления запасами и санитарной проверкой продовольственных товаров, направление уведомления перевозчику может быть задержано.

Сроки исковой давности (проект статьи 14.1)

Этот вопрос имеет основополагающее практическое значение для страховщиков грузов. Непродолжительный предельный срок в один год является причиной необоснованных судебных тяжб, цель которых заключается в том, чтобы требования не утратили исковой силы.

Хотя невозможно точно оценить стоимость необоснованных судебных разбирательств и расходы на дополнительный персонал, в некоторых случаях стоимость судебных разбирательств превышает 10 процентов суммы возмещения по иску. Такие судебные издержки можно было бы существенно снизить, если срок исковой давности будет более продолжительным. МСОНС считает, что такой срок должен составлять два года, как это предусматривается в таких конвенциях, как Гамбургские правила, недавно принятая Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года и Монреальская конвенция 1999 года.

Если срок исковой давности в один год не будет увеличен, течение такого срока должно приостанавливаться на период изучения требования перевозчиком. Грузополучатели обязаны направить предварительное уведомление в течение ограниченного срока после сдачи груза. Перевозчик имеет право в этот период осмотреть груз. Во всех случаях практически самоочевидно, что иск о возмещении ущерба будет удовлетворен. Владельцы грузов обязаны доказать в момент представления иска на возмещение ущерба, что меры по спасанию груза, для осуществления которых может потребоваться определенное время, особенно, если это связано с переработкой или повторным производством, были осуществлены эффективно. Оптимальная практика свидетельствует о том, что наиболее эффективным методом является постоянное информирование и обеспечение осведомленности перевозчика на протяжении всего такого процесса (например, на основе приглашения представить свои замечания или провести повторную инспекцию). Кроме того, получение информации от перевозчиков занимает определенное время, если такая информация вообще предоставляется, и владельцев грузов за это не следует наказывать. Расследование причин также

занимает определенное время, особенно в тех правовых системах, в которых органы по вопросам морской безопасности и/или суды сами проводят расследование соответствующих причин и лишь по истечении определенного времени публикуют результаты своих расследований.

Кроме того, важно, чтобы продление сроков санкционировалось от имени надлежащих сторон и такими надлежащими сторонами. Это является одним из сложных юридических вопросов, для решения которого требуется помощь юридических экспертов и продолжительные расследования, с тем чтобы определить, кто имеет право предъявлять иски и кто несет ответственность в соответствии с договором перевозки.

Мы практически не видим никаких оснований для сохранения срока исковой давности в один год, поскольку это не способствует сокращению затрат для перевозчиков и может привести к установлению произвольно коротких сроков исковой давности по весьма сложным требованиям в отношении грузов. Кроме того, существующая система, как представляется, является несправедливой, поскольку она поощряет перевозчиков, которые необоснованно задерживают обработку требований.

Пределы свободы договора и сфера применения (проекты статей 3 и 17)

Предоставление сторонам права отказываться от применения положений проекта документа, несомненно, будет снижать степень унифицированности режима. Поэтому МСОМС считает, что такое право должно быть ограниченным.

Право отказываться от применения положений не следует предоставлять договаривающимся сторонам. В соответствии с Гагскими и Гагско–Висбийскими правилами стороны могут договориться о неприменении тех или иных положений в случае специальных соглашений на основании необоротных удостоверений и в том случае, если предмет соглашения оправдывает особые договоренности и не является "обычной коммерческой поставкой", осуществляемой в рамках "обычных перевозок". Мы считаем, что этот принцип следует сохранить и в проекте документа.

Кроме того, третьи стороны не должны нести каких-либо обязательств, если сторонам соглашения разрешается отказываться от применения положений проекта документа.

В то же время положения о чартерах, спейс–чартерах и слот–чартерах, а также о перевозках живых животных отнюдь не обязательно должны носить обязательный характер.

Выбор суда

Некоторые члены МСОМС выразили серьезное беспокойство в связи с возможными положениями о выборе суда для урегулирования споров в рамках судебного и арбитражного разбирательства. МСОМС призывает использовать формулировку, содержащуюся в Гамбургских правилах, в соответствии с которой истцы могут выбирать суд из перечня, содержащего определенные

варианты, включая место происхождения поставки или место сдачи груза. Перевозчику по договору и грузоотправителю по договору не следует предоставлять право договариваться о выборе суда и навязывать такой выбор грузополучателю, который не дал своего согласия.

Приложение

ВОПРОСНИК

1. Считаете ли вы, что было бы полезно иметь единую схему ответственности, применимую к перевозкам "от двери до двери", предусматривающим морской этап?
2. Если так, то почему?
3. Должны ли одни и те же правовые нормы применяться ко всей перевозке грузов, как наземной, так и морской?
4. Должен ли тот же самый режим ответственности, который применяется к морскому перевозчику, распространяться на всех участников перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих?
5. Должны ли участники перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих, быть ответчиками по прямым искам со стороны грузовладельцев или их страховщиков при едином смешанном режиме за повреждение, причиненное конкретным участником?
6. Если существующие конвенции применимы к наземному транспорту, такие как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), должны ли эти конвенции по-прежнему регулировать ответственность наземного перевозчика, когда такой наземный перевозчик участвует в морской и наземной перевозке грузов, или при определенных обстоятельствах на него должен распространяться такой же режим ответственности, как и на морского перевозчика?
7. Какие преимущества, если таковые имеются, вы видите в применении единообразного режима ответственности как к наземному, так и морскому транспорту в смешанной перевозке?
8. Какие проблемы в настоящее время являются распространенными, если таковые имеются, в результате существующей системы режимов ответственности в отношении перевозок грузов "от двери до двери"?
9. Видите ли вы какие-либо преимущества для отрасли, если грузовладельцы и их страховщики получат возможность предъявлять иск непосредственно к субподрядчику перевозчика, который выдает коносамент, за повреждение или утрату, произошедшие в то время, когда груз находился на попечении субподрядчика?
10. Просьба воспользоваться настоящей возможностью и указать, есть ли у вас какие-либо дополнительные замечания или соображения относительно документа, проект которого в настоящее время разрабатывает ЮНСИТРАЛ?