



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
8 September 2005

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Шестнадцатая сессия
Вена, 28 ноября – 9 декабря 2005 года

Транспортное право

Проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов

Записка Секретариата

Содержание

	Приложения	
	I Стр.	II Стр.
Введение	5	
Проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов	6	89
Глава 1. Общие положения	6	89
Статья 1. Определения	6	95
Статья 2. Толкование настоящей Конвенции	11	95
Статья 3. Требования в отношении формы	12	95
Статья 4. Применимость возражений и ограничений	12	95
Глава 2. Электронная связь	13	96
Статья 5. Использование и последствия электронных сообщений	13	96
Статья 6. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей	13	97
Статья 7. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи	14	97
Глава 3. Сфера применения	15	98
Статья 8. Общая сфера применения	15	98
Статья 9. Конкретные исключения и дополнения	15	89

*Переиздан по техническим причинам.

V.05-87084 (R)



Статья 10. Применение в отношении определенных сторон	16	99
Глава 4. Период ответственности	16	100
Статья 11. Период ответственности перевозчика	16	100
Статья 12. Перевозка за рамками договора перевозки	17	101
Глава 5. Обязанности перевозчика	18	102
Статья 13. Перевозка и сдача груза	18	102
Статья 14. Дополнительные обязанности	18	102
Статья 15. Грузы, которые могут стать опасными	19	102
Статья 16. Особые обязательства, применимые в отношении морского рейса	19	103
Глава 6. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза или задержку в его сдаче	20	104
Статья 17. Основания ответственности	20	104
Статья 18. Ответственность перевозчика за непредоставление информации и инструкций	23	106
Статья 19. Субститутивная ответственность перевозчика	23	107
Статья 20. Ответственность морских исполняющих сторон	23	107
Статья 21. Солидарная ответственность и взаимный зачет	25	109
Статья 22. Задержка	26	110
Статья 23. Исчисление возмещения	26	110
Статья 24. Уведомление об утрате, повреждении или задержке	27	110
Глава 7. Дополнительные положения, касающиеся конкретных стадий перевозки	28	112
Статья 25. Отклонение от курса во время морской перевозки	28	112
Статья 26. Палубный груз на морских судах	29	112
Статья 27. Перевозка до или после морской перевозки	30	113
Глава 8. Обязанности грузоотправителя по договору	31	114
Статья 28. Сдача груза к перевозке	31	115
Статья 29. Обязательство перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций	31	115
Статья 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документации	32	116
Статья 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору	32	116
Статья 32. Существенное искажение данных грузоотправителем по договору	34	117
Статья 33. Специальные правила в отношении опасных грузов	34	117
Статья 34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору	35	118
Статья 35. Субститутивная ответственность грузоотправителя по договору	35	119
Статья 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору	35	119
Глава 9. Транспортные документы и транспортные электронные записи	36	120
Статья 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи	36	120
Статья 38. Договорные условия	37	121
Статья 39. Подпись	38	121
Статья 40. Недостатки в договорных условиях	38	121
Статья 41. Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях	39	122
Статья 42. Разумные возможности проверки и добросовестность	41	123
Статья 43. Доказательство prima facie и убедительное доказательство	41	124
Статья 44. Значение оговорок в качестве доказательства	42	124
Статья 45. Предоплата фрахта	42	126

Глава 10. Сдача груза грузополучателю	43	127
Статья 46. Обязательство принять поставку	43	128
Статья 47. Обязательство подтвердить сдачу груза	43	128
Статья 48. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается	44	128
Статья 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается	45	128
Статья 50. Непредоставление надлежащих инструкций	47	129
Статья 51. Случаи, когда груз не может быть сдан	47	129
Статья 52. Уведомление о прибытии груза в место назначения	48	130
Статья 53. Ответственность перевозчика за груз, который не может быть сдан	49	130
Глава 11. Право распоряжаться грузом	49	131
Статья 54. Определение права распоряжаться грузом	49	131
Статья 55. Изменения в договоре перевозки	50	132
Статья 56. Применимые правила, основанные на выданном транспортном документе или транспортной электронной записи	50	134
Статья 57. Выполнение инструкций перевозчиком	53	135
Статья 58. Подразумеваемая сдача груза	55	136
Статья 59. Обязательство в отношении предоставления информации, инструкций или документов перевозчику	55	136
Статья 60. Отход от положений по договоренности	55	137
Глава 12. Передача прав	56	137
Статья 61. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается	56	137
Статья 62. Ответственность держателя	56	138
Статья 63. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается	57	140
Глава 13. Ограничение ответственности	58	143
Статья 64. Основания ограничения ответственности	58	143
Статья 65. Ответственность за утрату, причиненную задержкой	60	143
Статья 66. Утрата права на ограничение ответственности	61	144
Глава 14. Право предъявлять иски	62	144
Статья 67. Стороны	62	144
Статья 68. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается	63	145
Глава 15. Срок исковой давности	63	145
Статья 69. Исковая давность	63	146
Статья 70. Начало срока исковой давности	64	147
Статья 71. Продление срока исковой давности	65	147
Статья 72. Иск о возмещении	65	149
Статья 73. Встречные иски	66	150
Статья 74. Иски в отношении фрахтователя по бербоут–чартеру	66	150
Глава 16. Юрисдикция	67	150
Статья 75. Иски в отношении перевозчика	67	152
Статья 76. Соглашения об исключительной юрисдикции	67	152
Статья 77. Иски в отношении морской исполняющей стороны	68	152
Статья 78. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции	69	152

Статья 79. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера	69	153
Статья 80. Объединение и перенос исков	70	154
Статья 81. Соглашение после возникновения спора	71	154
Глава 17. Арбитражное разбирательство	71	155
Статья 82.	71	155
Статья 83.	71	156
Статья 84.	71	156
Статья 85	72	156
Статья 85 бис.	72	157
Статья 86	72	158
Вариант В	72	158
Статья 82.	72	159
Статья 83.	72	160
Статья 84.	73	160
Статья 85.	73	160
Статья 86.	73	160
Глава 18. Общая авария	73	160
Статья 87. Положения об общей аварии	73	161
Статья 88. Взнос по общей аварии	73	161
Глава 19. Другие конвенции	74	161
Статья 89. Международные документы, регулирующие другие виды транспорта	74	161
Статья 90. Преимущественная сила по сравнению с более ранними конвенциями	74	161
Статья 91. Общее ограничение ответственности	75	162
Статья 92. Другие положения о перевозке пассажиров и багажа	75	162
Статья 93. Другие положения об ущербе, причиненном ядерным инцидентом	75	162
Глава 20. Действительность договорных положений	76	162
Статья 94. Общие положения	76	162
Статья 95. Специальные правила в отношении договоров на массовые грузы	76	162
Статья 96. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов	78	163
Глава 21. Заключительные положения	78	163
Статья 97. Депозитарий	78	163
Статья 98. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение	78	164
Статья 99. Оговорки	79	164
Статья 100. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц	79	164
Статья 101. Вступление в силу	79	165
Статья 102. Денонсация других конвенций	80	165
Статья 103. Пересмотр и внесение поправок	81	166
Статья 104. Изменение сумм ограничения	81	171
Статья 105. Денонсация настоящей Конвенции	83	173

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, период ответственности перевозчика, обязанности перевозчика, ответственность перевозчика, обязанности грузоотправителя и транспортные документыⁱ. 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 хода разработки этого проекта документа, приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.48.

2. В Приложении I к настоящему документу содержится свод пересмотренных положений проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, подготовленных Секретариатом для рассмотрения Рабочей группой. Хотя Рабочая группа еще не завершила рассмотрение проекта конвенции во втором чтении, было сочтено, что ряд пересмотренных положений самого последнего сводного текста проекта конвенции (содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.32), которые были согласованы Рабочей группой, требуют опубликования самого последнего сводного текста. Изменения в сводном тексте, ранее рассмотренные Рабочей группой (содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32), были указаны в сносках к этому тексту посредством ссылки на рабочий документ, в котором такой промежуточный пересмотренный текст содержится (A/CN.9/WG.III/WP.36, A/CN.9/WG.III/WP.39, A/CN.9/WG.III/WP.44 и A/CN.9/WG.III/WP.47), или на пункт доклада, в котором такой текст содержится (A/CN.9/572 и A/CN.9/576). Для облегчения пользования и содействия обсуждению в Рабочей группе Приложение II к настоящей записке состоит из того же документа, что и Приложение I, но с подчеркиванием и вычеркиванием, в надлежащих случаях, с тем чтобы указать изменения по сравнению с ранее опубликованными вариантами этого текста. В тех случаях, когда предложенные исправления, уточнения, улучшения и перенос положений считаются относящимися только к процессу редактирования текста, они выделены подчеркиванием и вычеркиванием в Приложении II без дальнейших пояснений. Однако, когда к этому тексту предлагаются более существенные изменения, они разъясняются в сносках или посредством включения вариантов в текст.

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

Приложение I

Проект конвенции¹ о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов²

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

Для целей настоящей Конвенции:

а) "договор перевозки" означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Такой договор должен предусматривать морскую перевозку и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке³;

б) "договор на массовые грузы" означает договор, который предусматривает перевозку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока. Такое указание количества груза может включать минимальное количество, максимальное количество и определенный диапазон⁴;

с) "нелинейная перевозка" означает любые транспортные услуги, которые не являются линейными транспортными услугами. Для целей настоящего пункта "линейная перевозка" означает транспортные услуги, которые i) являются общедоступными через публичное оповещение или аналогичным образом и ii) предусматривают перевозку на судах, которые ходят по регулярному графику между указанными портами в соответствии с общедоступными расписаниями или датами рейсов⁵;

д) "перевозчик" означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем по договору;

е) "исполняющая сторона" означает любое лицо, помимо перевозчика, которое физически исполняет или обязуется физически исполнить любую из обязанностей перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки груза, ухода за ним, разгрузки или сдачи⁶ груза, в той мере, в какой такое лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под контролем или надзором перевозчика. Термин "исполняющая сторона" включает морские исполняющие стороны и

¹ Без намерения предопределить форму настоящего документа слово "документ" было заменено словом "конвенция" во всем тексте в стремлении обеспечить согласованность.

² Как отмечается в пункте 2 документа A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа решила оставить нынешнее название без изменений для целей дальнейшего обсуждения.

³ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 53 и 58 документа A/CN.9/576.

⁴ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренному для дальнейшего обсуждения в пункте 58 документа A/CN.9/576. Поправка предложена для учета озабоченности в отношении ранее взятой в скобки фразы "указанное минимальное количество".

⁵ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 58 документа A/CN.9/576.

⁶ Перечень, расширенный для учета конкретных обязанностей, установленных в статье 14(1).

неморские исполняющие стороны, как они определяются в подпунктах (f) и (g) настоящего пункта, однако не включает любое лицо, которое нанято грузоотправителем по договору, лицом, указанным в статье 34, грузоотправителем, распоряжающейся стороной⁷ или грузополучателем или является служащим, агентом, подрядчиком или субподрядчиком какого-либо лица (помимо перевозчика), которое нанято грузоотправителем по договору, лицом, указанным в статье 34, грузоотправителем, распоряжающейся стороной или грузополучателем⁸;

f) "морская исполняющая сторона" означает исполняющую сторону, которая выполняет любые обязанности перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки [или в случае перевалки, в первый порт погрузки] на морское судно и его убытием из порта выгрузки из морского судна [или окончательного порта выгрузки, в соответствующем случае]⁹. В случае перевалки исполняющие стороны, которые выполняют любые обязанности перевозчика на суше в период между убытием груза из порта и его прибытием в другой порт погрузки, не считаются морскими исполняющими сторонами¹⁰;

g) "неморская исполняющая сторона" означает исполняющую сторону, которая выполняет любые обязанности перевозчика до прибытия груза в порт погрузки или после убытия груза из порта выгрузки¹¹;

h) "грузоотправитель по договору" означает лицо, которое заключает договор перевозки с перевозчиком;

i) "грузоотправитель" означает лицо, которое сдает груз перевозчику или исполняющей стороне для перевозки;

j) "держатель" означает

i) лицо, которое временно владеет оборотным транспортным документом и,

⁷ Перечень, расширенный для учета сторон, указанных в статье 10.

⁸ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 4 документа A/CN.9/WG.III/WP.36.

⁹ Как отмечается в сноске 9 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, в Рабочей группе было поддержано предложение о том, что в определении морской исполняющей стороны должны быть включены наземные перемещения груза в рамках порта, как это имеет место, например, в случае перевозки груза автотранспортом от одного причала до другого, но в то же время широкую поддержку получило мнение о том, что перемещение груза между двумя физически отличными друг от друга портами следует рассматривать как часть функций неморской исполняющей стороны. Такое разъяснение можно обеспечить в результате включения в это положение формулировки "включая наземные перемещения груза в рамках одного порта". Как отмечается в пункте 31 документа A/CN.9/544, прозвучало также мнение о том, что железнодорожный перевозчик, даже если он предоставляет свои услуги на территории порта, не должен считаться неморской исполняющей стороной. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это предложение.

¹⁰ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 4 документа A/CN.9/WG.III/WP.36.

¹¹ Как отмечается в сноске 10 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, было выражено опасение в связи с тем, должна ли рассматриваться в этом определении ситуация с исполняющими сторонами в государствах, не являющихся договаривающимися. Было высказано мнение о том, что данный вопрос, несмотря на его уместность с учетом опасений в отношении выбора суда и проблемы приведения в исполнение решений иностранных судов, может быть рассмотрен позднее в свете конвенции в целом.

- a) если документ представляет собой ордерный документ, определяется в нем в качестве грузоотправителя по договору или грузополучателя или является лицом, в пользу которого документ надлежащим образом индоссирован, или
- b) если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, является предъявителем такого документа; или
 - ii) лицо, которому была выдана или передана обратная транспортная электронная запись и которое обладает исключительным правом распоряжения такой обратной транспортной электронной записью¹²;
- k) "грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза в соответствии с договором перевозки или транспортным документом или транспортной электронной записью;
- l) "право распоряжаться грузом" имеет значение, установленное в статье 54;
- m) "распоряжающаяся сторона" означает лицо, которое в соответствии со статьей 56 имеет право распоряжаться грузом;
- n) "транспортный документ" означает документ, который выдается в соответствии с договором перевозки перевозчиком или исполняющей стороной и который удовлетворяет одному или обоим из следующих условий:
 - i) он свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки, или
 - ii) он свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор;
- o) "оборотный транспортный документ" означает транспортный документ, в котором указано, – с помощью таких формулировок, как "по приказу" или "оборотный", или других надлежащих формулировок, признанных в законодательстве, регулирующем такие документы, в качестве имеющих аналогичные последствия, – что груз подлежит передаче по приказу грузоотправителя по договору, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является "необоротным" или "не подлежащим передаче";
- p) "необоротный транспортный документ" означает транспортный документ, который не удовлетворяет критериям оборотного транспортного документа;
- q) "электронное сообщение" означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных, оптических, цифровых или аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования¹³;

¹² Текст, содержащийся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 207 документа A/CN.9/576.

¹³ Предлагаемое уточнение призвано обеспечить, чтобы проект конвенции не предусматривал проведения излишнего различия между средствами передачи и формой, в которой хранятся

г) "транспортная электронная запись" означает информацию, содержащуюся в одном или более сообщениях, которые были переданы перевозчиком или исполняющей стороной с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки, включая информацию, логически связанную с транспортной электронной записью в результате включения в качестве приложений или увязки иным образом с транспортной электронной записью одновременно с ее передачей или после ее передачи перевозчиком или исполняющей стороной, с тем чтобы сделать ее частью транспортной электронной записи, которая удовлетворяет одному или обоим из следующих условий:

- i) она свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки, или
- ii) она свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор¹⁴;
- s) "оборотная транспортная электронная запись" означает транспортную электронную запись,
 - i) в которой указано, – в результате таких заявлений, как "по приказу" или "оборотный", или других надлежащих¹⁵ заявлений, признанных в законодательстве, регулирующем такие записи, в качестве имеющих аналогичные последствия, – что груз подлежит передаче по приказу грузоотправителя по договору или по приказу грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является "необоротной" или "не подлежащей передаче", и
 - ii) которая используется в соответствии с требованиями статьи 6(1)¹⁶;

данные. Это определение "электронного сообщения" основывается на определении "сообщения данных", содержащемся в статье 2 Типового закона ЮНИСТРАЛ об электронной торговле 1996 года ("Типовой закон"), без включения иллюстративного перечня методов передачи. Согласно Типовому закону и проекту конвенции Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах ("проект конвенции об электронном заключении договоров"), Приложение I к *Официальным отчетам Генеральной Ассамблеи, шестидесятая сессия, Дополнение № 17 (A/60/17)*, не все сообщения данных могут иметь такую же ценность, что и письменные бумажные документы, и это возможно только в отношении сообщений данных, которые являются "доступными для их последующего использования". В проекте конвенции понятие "электронного сообщения" также включает критерии функциональной эквивалентности сообщений данных и письменных документов согласно статье 6 Типового закона и пункту 2 статьи 9 проекта конвенции об электронном заключении договоров. Таким образом, согласно проекту конвенции "электронное сообщение" должно всегда быть способным воссоздать такую функцию письменных документов.

¹⁴ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренному для дальнейшего обсуждения в пунктах 207 и 210 документа A/CN.9/576.

¹⁵ Как отмечается в сноске 12 в документе A/CN.9/WG.III/WP.47, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о необходимости слова "надлежащих" с учетом использования формулировки "признанных ... в качестве имеющих аналогичные последствия" и о целесообразности соответствующего согласования аналогичной формулировки в проекте статьи 1(о).

¹⁶ Текст, содержащийся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 207 и 210 документа A/CN.9/576.

t) "необоротная транспортная электронная запись" означает транспортную электронную запись, которая не удовлетворяет критериям оборотной транспортной электронной записи¹⁷;

у) "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.]¹⁸;

в) "договорные условия" означает любую информацию, касающуюся договора перевозки или груза (включая условия, указания, подписи и индоссаменты), которые содержатся в транспортном документе или в транспортной электронной записи¹⁹;

г) "груз" означает имущество, предметы и изделия любого рода, [которые перевозчик или исполняющая сторона [получает для перевозки] [обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки]] и включает упаковку и любое оборудование и контейнер, которые не предоставляются перевозчиком или исполняющей стороной или от их имени²⁰;

д) "морское судно" означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов²¹;

е) "контейнер" означает любой вид контейнера, пригодной для перевозки емкости или плоскости, стандартной или любой аналогичной тары, используемых для объединения груза²², а также любое вспомогательное оборудование для такой тары²³;

¹⁷ Текст, содержащийся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 185 и 210 документа A/CN.9/576.

¹⁸ Текст, содержащийся в пункте 207 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 210 документа A/CN.9/576. Как отмечается в пункте 208 документа A/CN.9/576, второе предложение заключено 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. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть изложенное в пункте 209 документа A/CN.9/576 мнение о том, что цель предлагаемого проекта пункта следует разъяснить в пояснительном примечании к проекту конвенции.

¹⁹ Текст, содержащийся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 185 и 210 документа A/CN.9/576.

²⁰ Со ссылкой на содержание сноски 15 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 предлагается исключить выражение "или исполняющая сторона [получает для перевозки]".

²¹ Определение, добавленное для уточнения и единообразного использования терминов "морское судно" и "судно" в зависимости от того, что предполагается в рассматриваемом конкретном положении; таким образом, "морское судно" означает судно морского плавания, а "судно" означает все другие суда.

²² Альтернативные варианты "[пригодные для морской перевозки]" и "[предназначенные для морской перевозки]" были исключены как излишние, поскольку эти вопросы затрагиваются в тех статьях, в которых они возникают, т.е. в проектах статей 64 и 26.

²³ Как отмечается в сноске к проекту статьи 64(3), обсуждение определения понятия "контейнер", возможно, необходимо будет продолжить, с тем чтобы обеспечить включение в это определение поддонов. Предлагается, что ссылка на "поддоны", если таковая нужна, должна содержаться в пункте 64(3), а не здесь.

z) "фрагт" означает вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за перевозку груза в соответствии с договором перевозки²⁴;

aa) "домициль" означает место, в котором: а) какая-либо компания или другое юридическое лицо [или ассоциация физических или юридических лиц] имеет свое i) уставное место пребывания или место инкорпорации или место нахождения зарегистрированной конторы, в зависимости от случая, ii) место пребывания центральной администрации или iii) место нахождения основного коммерческого предприятия, и б) физическое лицо имеет свое обычное местожительство²⁵;

[bb) [если в настоящей Конвенции 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 стороны²⁶.]

[cc) [если в настоящей Конвенции 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 любого такого конкретного положения в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обыкновений 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 перевозки²⁷.]

*Статья 2. Толкование настоящей Конвенции*²⁸

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению

²⁴ Предлагается исключить это определение с учетом исключения главы о фракте и включения понятия "фрагт" в определение "договора перевозки", содержащееся в пункте 1(а).

²⁵ Предложенные изменения к тексту, содержащемуся в пункте 115 документа A/CN.9/576. Предлагается сделать ссылку на ассоциации, поскольку такие субъекты права зачастую имеют в собственности морские суда, но не могут быть включены в число "других юридических лиц". Слова "место инкорпорации или место нахождения зарегистрированной конторы" были добавлены для обеспечения определенности, поскольку понятие "уставное место" не является общепризнанным. Все эти изменения соответствуют тексту статьи 60 Постановления Совета (ЕС) № 44/2001 от 22 декабря 2000 года о юрисдикции и признании и приведении в исполнение судебных решений по гражданским и коммерческим делам [Official Journal L 12 of 16.01.2001] ("Brussels I"), из которого был взят первоначальный текст.

²⁶ Текст, содержащийся в пункте 117 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 120 документа A/CN.9/576. Если это определение будет сохранено, данный текст следует согласовать с проектами статей 8, 11, 75 и 77.

²⁷ Там же, см. сноску 26.

²⁸ Текст, содержащийся в пункте 4 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

единообразия в ее применении и проявлению добросовестности в международной торговле.

*Статья 3. Требования в отношении формы*²⁹

Уведомления, подтверждение, согласие, договоренность, заявление и другие сообщения, упоминаемые в статьях 20(2), 24(1), 24(2), 24(3), 38(1)(b) и (c), 41(c), 47, 52, 56(1), 63(2), 64(1), 71, 76, 95(1) и 95(6)(b), должны³⁰ составляться в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такие средства используются с прямого или косвенного согласия стороны, которая их направляет, и стороны, которой они направляются.

*Статья 4. Применимость возражений и ограничений*³¹

1. Возражения и ограничения ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, и обязательства, возлагаемые в соответствии с настоящей Конвенцией, применяются при любом иске в отношении перевозчика или морской исполняющей стороны по поводу утраты или повреждения груза, охватываемого договором перевозки, и задержки в сдаче такого груза либо нарушения любого другого обязательства по настоящей Конвенции³², независимо от того, основывается ли этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании³³.

²⁹ Текст, содержащийся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.47, с включением ссылок на проекты статей 20(2), 64(1), 56(1), 63(2), 95(1) и 95(6)(b) и исправлений к вводному описанию видов сообщений. Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что данный перечень не закрыт до последующего изучения. Кроме того, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, желательно ли включить в окончательный текст пояснительное примечание о том, что любые уведомления, предусматриваемые в настоящей конвенции, которые не включены в статью 3, могут быть направлены с помощью любых способов, в том числе устно или путем обмена сообщениями данных, которые не соответствуют определению "электронного сообщения". В определении "электронного сообщения" подразумевается, что оно должно быть способным воссоздавать функцию письменных документов (см. выше, сноска 13).

³⁰ Хотя практика ЮНСИТРАЛ заключается в использовании глаголов в настоящем времени в своих документах, было высказано предположение о том, что в современной правотворческой практике предпочтение отдается использованию других форм, например формы "должны". Хотя при разработке этого варианта проекта конвенции использовался более современный подход, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, какой подход является предпочтительным.

³¹ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 10 документа A/CN.9/WG.III/WP.39. Эта статья была перенесена в главу 1 (Общие положения), поскольку она касается широкой применимости и упреждающего воздействия проекта конвенции, а не просто ответственности перевозчика, в главе о которой она ранее находилась.

³² Добавление слов "нарушение любого другого обязательства", как считается, означает, что ссылка на слова "[или в связи с грузом]" является излишней.

³³ Как отмечается в сноске 52 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, рассмотрение возможно повторяющегося характера положений пункта 20(4) и проекта статьи 4 будет продолжено при дальнейшем рассмотрении следующего варианта проекта конвенции. Коррективы к этим положениям, возможно, устранили данную проблему.

2. Если иск предъявляется³⁴ в отношении служащего или агента перевозчика или морской исполняющей стороны, то это лицо имеет право воспользоваться возражениями и ограничениями ответственности, которые предусмотрены для перевозчика согласно настоящей Конвенции, если [данное лицо докажет, что]³⁵ оно действовало в рамках своих служебных обязанностей или агентских функций.

ГЛАВА 2. ЭЛЕКТРОННАЯ СВЯЗЬ

*Статья 5. Использование и последствия электронных сообщений*³⁶

С учетом требований, установленных в настоящей Конвенции,

а) все, что подлежит включению в транспортный документ или должно быть отражено в нем в соответствии с настоящей Конвенцией, может быть записано или передано с применением электронных сообщений³⁷ вместо использования транспортного документа, если выдача или последующее использование транспортной электронной записи осуществляется с прямого или косвенно выраженного согласия перевозчика и грузоотправителя по договору; и

б) выдача или передача транспортной электронной записи или распоряжение ею имеет такие же последствия, как и выдача или передача транспортного документа или владение им.

*Статья 6. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей*³⁸

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

а) метод осуществления выдачи и³⁹ передачи этой записи предполагаемому держателю;

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

с) методы, при помощи которых держатель в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем; и

³⁴ Выражение "в соответствии с настоящей Конвенцией" не было взято из аналогичного положения пункта 20(4), поскольку иск в отношении служащего или агента не будет предъявлен согласно проекту конвенции, ибо ее действие не распространяется на этих лиц, за исключением морской исполняющей стороны, которая охватывается пунктом 20(4).

³⁵ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли исключить взятый в скобки текст для уменьшения бремени доказывания, возлагаемого на служащего или агента.

³⁶ Текст, содержащийся в пункте 4 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 187 документа A/CN.9/576.

³⁷ Текст, содержащийся в пункте 4 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 187 документа A/CN.9/576.

³⁸ Текст, содержащийся в пункте 7 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 207 и 210 документа A/CN.9/576.

³⁹ Текст, содержащийся в пункте 7 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и пересмотренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 207 и 210 документа A/CN.9/576.

d) порядок направления подтверждения в отношении того, что сдача груза грузополучателю осуществлена или что оборотная транспортная электронная запись, в соответствии со статьями 7(2) или 49(a)(ii), полностью утратили юридическую силу или действительность.

2. Процедуры, указанные в пункте 1, должны быть упомянуты в договорных условиях и должны предусматривать возможность беспрепятственного удостоверения⁴⁰.

Статья 7. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи⁴¹

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

a) держатель должен сдать оборотный транспортный документ или все такие документы, если было выдано более одного документа, перевозчику;

b) перевозчик должен выдать держателю оборотную транспортную электронную запись, которая содержит заявление о том, что она выдана взамен оборотного транспортного документа; и

c) оборотный транспортный документ полностью утрачивает юридическую силу или действительность.

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

a) перевозчик должен выдать держателю взамен транспортной электронной записи оборотный транспортный документ, который содержит заявление о том, что он выдан взамен оборотной транспортной электронной записи; и

b) после такой замены транспортная электронная запись полностью утрачивает юридическую силу или действительность.

⁴⁰ Как отмечается в сноске 34 в документе A/CN.9/WG.III/WP.47, термин "возможность беспрепятственного удостоверения" был использован для указания без излишней детализации на то, что необходимые процедуры должны быть доступны тем сторонам, которые законно заинтересованы в том, чтобы они были им известны до принятия какого-либо юридического обязательства, основанного на действительности оборотной транспортной электронной записи. Отмечалось также, что предусматриваемые системы могут функционировать таким же образом, как и существующие в настоящее время системы обеспечения наличия условий коносаментов. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности изложения соответствующих разъяснений в примечании или в комментарии, сопровождающем проект конвенции.

⁴¹ Текст, содержащийся в пункте 5 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 189 документа A/CN.9/576.

ГЛАВА 3. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ⁴²*Статья 8. Общая сфера применения*⁴³

1. С учетом положений статьи 9(1) настоящая Конвенция 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 Договариваемом государстве⁴⁴; или

б) место получения [или порт погрузки] находится в Договариваемом государстве; или

[с) договор перевозки предусматривает, что он регулируется настоящей Конвенцией или законодательством любого государства, вводящим ее в действие.]⁴⁵

Ссылки на [места и]⁴⁶ порты означают [места и] порты, согласованные в договоре перевозки.

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

*Статья 9. Конкретные исключения и дополнения*⁴⁷

1. Настоящая Конвенция не применяется в отношении:

а) чартер–партий;

б) договоров на использование судов или любого пространства на таких судах;

с) за исключением случаев, предусмотренных в пункте 2, договоров на нелинейные транспортные услуги; и

д) за исключением случаев, предусмотренных в пункте 3, договоров на массовые грузы.

2. Без ущерба для подпунктов 1(а) и (б) настоящая Конвенция применяется в отношении договоров перевозки при предоставлении нелинейных

⁴² Для глав и статей, не имевших названия, предлагаются формулировки для рассмотрения Рабочей группой.

⁴³ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 62 документа A/CN.9/576.

⁴⁴ В целом практика ЮНСИТРАЛ заключается в том, чтобы использовать вместо термина "Государство–участник" термин "Договаривающееся государство" или аналогичную формулировку. Это изменение внесено во всем тексте проекта конвенции.

⁴⁵ Можно сослаться на обсуждение этого пункта, как изложено в пункте 61 документа A/CN.9/576.

⁴⁶ Если статья 1 будет содержать определения понятий "место получения" или "место сдачи", как это сделано в пунтах (bb) и (cc), то ссылки на "место" будут излишними.

⁴⁷ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 66 документа A/CN.9/576.

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. а) Настоящая Конвенция 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.

б) Настоящая Конвенция 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 настоящей Конвенции в соответствии с подпунктом (а).

*Статья 10. Применение в отношении определенных сторон*⁴⁸

Несмотря на положения статьи 9, если транспортный документ или транспортная электронная запись выдается в соответствии с чартер-партией или договором, предусмотренным в статье 9 (1)(b) или (c), положения настоящей Конвенции 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 34, которое не является фрахтователем или стороной договора в соответствии со статьей 9 (1)(b) или (c).

ГЛАВА 4. ПЕРИОД ОТВЕТСТВЕННОСТИ⁴⁹

Статья 11. Период ответственности перевозчика

1. С учетом положений статьи 12, ответственность перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки до момента сдачи груза грузополучателю.

2. Моментом и местом получения груза являются момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре это не согласовано, момент и место, которые соответствуют торговым обычаям, практике или обыкновениям. В отсутствие такого соглашения 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.

3. Если грузоотправитель обязан передать груз в месте получения груза какому-либо органу или другой третьей стороне, которым в соответствии с

⁴⁸ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 73 документа A/CN.9/576, с учетом возможности включения ссылки на проект подпункта 9 (1)(d) в конце текста проекта статьи 10 и любого необходимого разъяснения режима в отношении квитанций.

⁴⁹ Исправления к тексту, содержащемуся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

законодательством или нормативными актами, применимыми в месте сдачи, должен быть передан груз и у которых перевозчик может его получить, моментом и местом получения перевозчиком груза от такого органа или другой третьей стороны являются момент и место получения груза перевозчиком в соответствии с пунктом 2⁵⁰.

4. Моментом и местом сдачи груза являются момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре это не согласовано, момент и место, которые соответствуют торговым обычаям, практике или обыкновениям. В отсутствие такого соглашения в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обыкновений 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.

5. Если перевозчик обязан передать груз в месте сдачи груза какому-либо органу или другой третьей стороне, которым в соответствии с применимым законодательством или нормативными актами должен быть передан груз и у которых грузополучатель может его получить, такая передача представляет собой сдачу груза перевозчиком грузополучателю в соответствии с пунктом 4.

6. Для целей определения периода ответственности перевозчика и с учетом пункта 14(2) договор перевозки может не предусматривать, что:

- a) момент получения груза наступает после начала его первоначальной погрузки согласно договору перевозки; или
- b) момент сдачи груза наступает до завершения его окончательной выгрузки согласно договору перевозки⁵¹.

*Статья 12. Перевозка за рамками договора перевозки*⁵²

Вариант А статьи 12⁵³

1. Стороны могут прямо согласовать в договоре перевозки, что в отношении указанной части или частей перевозки груза перевозчик, выступая в качестве агента, организует перевозку другим перевозчиком или перевозчиками.

2. В таком случае перевозчик должен проявить надлежащую осмотрительность при выборе другого перевозчика, заключить договор с таким другим перевозчиком на обычных и общепринятых условиях, а также принять все меры, которые могут разумно потребоваться для того,

⁵⁰ Данный пункт предлагается для учета ситуации, когда грузоотправитель должен передать груз какому-либо компетентному органу, например таможенному органу, до его передачи перевозчику, данный текст в целом соответствует тексту пункта 5.

⁵¹ Пункт 6 предлагается для обеспечения того, чтобы фиктивные положения не могли быть включены в договор перевозки с целью уменьшения периода ответственности перевозчика.

⁵² Предложенное улучшенное название. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, отведено ли статье 12 надлежащее место в главе 4, посвященной периоду ответственности.

⁵³ Вариантом А является статья 12, содержащаяся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

чтобы позволить такому другому перевозчику надлежащим образом выполнить свои обязательства по его договору.

Вариант В статьи 12⁵⁴

По просьбе грузоотправителя по договору, перевозчик может согласиться выдать единый транспортный документ или транспортную электронную запись, которая включает конкретно указанную перевозку, не охватываемую договором перевозки. В таком случае ответственность перевозчика охватывает срок действия договора перевозки и, если не согласовано иное, перевозчик, от имени грузоотправителя по договору, должен организовать такую дополнительную перевозку, какая предусматривается данным транспортным документом или транспортной электронной записью.

ГЛАВА 5. ОБЯЗАННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 13. Перевозка и сдача груза

Перевозчик должен, с учетом положений настоящей Конвенции и в соответствии с условиями договора перевозки⁵⁵, перевезти груз до места назначения и сдать его грузополучателю.

Статья 14. Дополнительные обязанности

1. Перевозчик должен в течение периода своей ответственности, как это определяется в статье 11 и с учетом статьи 27, обеспечивать надлежащее и тщательное получение⁵⁶, погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним, а также его выгрузку и сдачу.

[2. Стороны могут согласовать, что погрузка, укладка и выгрузка груза должны выполняться грузоотправителем по договору или любой стороной, указанной в статье 35, распоряжающейся стороной или грузополучателем. Такое соглашение должно быть упомянуто в договорных условиях.]⁵⁷

⁵⁴ Первое предложение текста варианта В призвано уточнить пункт 1 варианта А. Второе предложение текста варианта В изменяет пункт 2 варианта А путем изменения обязательства перевозчика, касающегося заключения им договора о дополнительной перевозке, с обязательства проявлять надлежащую осмотрительность на то, что будет согласовано в договоре перевозки или любой другой договоренности.

⁵⁵ Предложенное исключение слов "[надлежащим образом и тщательно]" как излишних и являющихся повтором, поскольку слова "с учетом положений настоящей Конвенции" уже включают перевозку груза надлежащим образом и тщательно. Кроме того, проект статьи 13 устанавливает общее обязательство, которое усиливается в последующих статьях.

⁵⁶ Слова "получение" и "сдача" добавлены для обеспечения их признания в качестве обязанностей перевозчика.

⁵⁷ Как отмечается в сноске 47 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 127 документа A/CN.9/510 указано, что было принято решение заключить это положение в квадратные скобки как указание на то, что концепция условий FIO (франкопогрузка – разгрузка) и FIOS (франкопогрузка – разгрузка, штивка), включая вопрос о ее связи с положениями об ответственности перевозчика, должна быть еще раз рассмотрена Рабочей группой. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это положение с учетом любых изменений, которые вносятся в статьи 13 и 14(1).

Статья 15. Грузы, которые могут стать опасными

Вариант А⁵⁸

Несмотря на положения статей 13, 14 и 16(1), перевозчик может отказаться производить погрузку или может выгрузить, уничтожить или обезопасить груз или принять такие другие меры, которые являются разумными, если груз представляет или, как можно разумно предполагать, будет представлять в период ответственности перевозчика реальную опасность для людей или имущества или же неправомерную или неприемлемую опасность для окружающей среды.

Вариант В⁵⁹

Несмотря на положения статей 13, 14 и 16(1), перевозчик может выгрузить, уничтожить или обезопасить груз, если он начинает представлять реальную опасность для людей или имущества.

*Статья 16. Особые обязательства, применимые в отношении морского рейса*⁶⁰

1. Перевозчик обязан до, в начале и в ходе⁶¹ морского рейса проявлять надлежащую осмотрительность в целях:

- a) обеспечения и поддержания мореходности судна;
- b) надлежащего укомплектования экипажа⁶², оснащения и обеспечения судна и поддержания такого укомплектования экипажа⁶³, оснащения и обеспечения судна в течение всего рейса⁶⁴;

⁵⁸ Вариант А статьи 15 основан на первоначальном тексте проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/WP.21).

⁵⁹ Вариант В основан на принципах, закрепленных в статье 13 Гамбургских правил относительно полномочий перевозчика при чрезвычайных обстоятельствах при перевозке опасных грузов.

⁶⁰ Текст, содержащийся в пункте 11 документа A/CN.9/WG.III/ WP.36, включая сноски.

⁶¹ Как отмечается в сноске 55 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа решила, что обязательство перевозчика проявлять надлежащую осмотрительность в отношении обеспечения мореходности судна, должно носить бессрочный характер и что поэтому следует снять все квадратные скобки в проекте пункта 16(1), в которые заключены формулировки "и в ходе" в проекте пункта 16(1), "и поддержания" в проекте подпункта 16(1)(а), а также "и поддержания" в проекте подпункта 16(1)(с), сохранив заключенный в них текст. Рабочая группа достигла также согласия в отношении того, что придание такому обязательству бессрочного характера затрагивает баланс распределения рисков между перевозчиком и сторонами, заинтересованными в грузе, в проекте конвенции и что Рабочей группе следует учитывать этот момент при рассмотрении остальной части конвенции.

⁶² Как отмечается в сноске 56 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, было внесено предложение редакционного характера, которое заключалось в том, чтобы вместо слов "man ... the ship" в тексте на английском языке использовать такие нейтральные с точки зрения мужского и женского рода формулировки, как "crew" или "staff". Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это предложение.

⁶³ Там же.

⁶⁴ Как отмечается в сноске 58 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа просила Секретариат внести необходимые изменения в подпункт (b) для обеспечения того, чтобы

с) обеспечения и поддержания надлежащего состояния и безопасности трюмов и других частей судна, в котором перевозится груз, включая контейнеры, если они предоставляются перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его приемки, перевозки и обеспечения сохранности.

[2. Несмотря на положения статей 13, 14 и 16 (1), перевозчик может пожертвовать грузом, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях защиты от неизбежной опасности⁶⁵ для человеческой жизни или⁶⁶ другого имущества, являющегося элементом единого предприятия.]⁶⁷

ГЛАВА 6. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА УТРАТУ ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА ИЛИ ЗАДЕРЖКУ В ЕГО СДАЧЕ

*Статья 17. Основания ответственности*⁶⁸

1. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также задержку в его сдаче, если истец докажет, что

а) утрата, повреждение или задержка; или

б) событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку или способствовавшее им,

произошли в период ответственности перевозчика, как он определен в главе 4. Перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности, если он докажет, что причина или одна из причин утраты, повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 19.

2. Если перевозчик, в качестве альтернативы доказыванию отсутствия вины, как это предусматривается в пункте 1, докажет, что событие, перечисленное в пункте 3, вызвало утрату, повреждение или задержку или

такое обязательство понималось как носящее постоянный характер. Включение формулировки "в течение всего рейса", как представляется, позволяет получить такой результат. Возможным альтернативным вариантом является включение слов "и на постоянной основе" после слова "надлежащего".

⁶⁵ Как отмечается в сноске 59 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа просила Секретариат подготовить редакционные предложения для включения ссылки на существование неизбежной опасности, приняв при этом меры к тому, чтобы не наносить ущерба нормам, касающимся общей аварии и не изменять их. В соответствии с формулировкой Правила А Йорк–Антверпенских правил 1994 года после слова "защиты" были добавлены слова "от риска".

⁶⁶ Как отмечается в сноске 60 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа просила Секретариат подготовить редакционные предложения для включения ссылки на защиту человеческой жизни. Поэтому перед словами "или другого имущества" были включены слова "человеческой жизни".

⁶⁷ Как отмечается в сноске 61 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа решила сохранить проект статьи 16 (2) в квадратных скобках в его нынешнем месте в целях рассмотрения на более позднем этапе вопроса о целесообразности его перенесения в главу 18, касающуюся общей аварии.

⁶⁸ Текст, содержащийся в пунктах 31 и 75 документа A/CN.9/572 и в целом принятый в пунктах 33 и 80 документа A/CN.9/572.

способствовало им, то перевозчик освобождается, полностью или частично, от ответственности с учетом следующих положений:

а) если истец докажет, что вина перевозчика или какого-либо лица, указанного в статье 19, вызвала событие, на которое ссылается перевозчик, или способствовала ему, то перевозчик несет ответственность, полностью или частично, за утрату, повреждение или задержку;

б) если истец докажет, что иное событие, чем перечисленные в пункте 3, способствовало утрате, повреждению или задержке, и перевозчик не сможет доказать, что это событие не может быть отнесено на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 19, то перевозчик несет частичную ответственность за утрату, повреждение или задержку;

с) если истец докажет, что утрата, повреждение или задержка были вызваны или, вероятно, вызваны, или частично вызваны

i) немореходным состоянием судна;

ii) ненадлежащим укомплектованием экипажа, оснащением или снабжением судна; или

iii) тем фактом, что трюмы или другие части судна, в которых перевозится груз (включая контейнеры, когда они предоставлены перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз), не находились в должном или безопасном состоянии для получения, перевозки и хранения груза,

и перевозчик не сможет доказать, что

А) он выполнил свое обязательство проявлять надлежащую осмотрительность, как это требуется согласно статье 16(1); или

В) утрата, повреждение или задержка не были вызваны любым из обстоятельств, указанных в подпунктах (i), (ii) и (iii) выше,

то перевозчик несет ответственность, частично или полностью, за утрату, повреждение или задержку.

3. Событиями, упомянутыми в пункте 2, являются

а) непреодолимая сила;

б) риски, опасности и случайности на море или в других судоходных водах;

с) война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстания и народные волнения;

д) карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими препятствия, включая задержание, арест или конфискацию не по вине перевозчика или любого лица, упомянутого в статье 19⁶⁹;

е) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;

⁶⁹ Потребуется дополнительно изучить вопрос о необходимости ссылки на статью 19.

- f) пожар на судне;
- g) скрытые дефекты [морского судна] [судна] [транспортных средств]⁷⁰, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;
- h) действие или бездействие грузоотправителя по договору или любого лица, указанного в статье 35⁷¹, распоряжающейся стороны или грузополучателя;
- i) обработка, погрузка [, укладка] или выгрузка⁷² груза [, фактически выполненные] грузоотправителем по договору или любым лицом, указанным в статье 35⁷³, распоряжающейся стороной или грузополучателем⁷⁴;
- j) потеря объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за особой природы или скрытых недостатков груза или внутренне присущих грузу дефектов;
- k) недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки, которые произведены не перевозчиком [или не от его имени];
- l) спасание или попытки спасания жизни на море;
- m) разумные меры по спасанию или попытки спасания имущества на море;
- n) разумные меры или попытки избежать ущерба окружающей среде;
- [o) действия перевозчика или исполняющей стороны во исполнение полномочий, предусмотренных в статьях 15 и 16(2), когда груз стал представлять опасность для людей, имущества или окружающей среды или был принесен в жертву]⁷⁵.

4. Когда перевозчик частично освобождается от ответственности согласно предыдущим пунктам настоящей статьи, то перевозчик несет ответственность только за ту часть утраты, повреждения или задержки, которая может быть отнесена на счет события или обстоятельства, за которое он несет ответственность согласно предыдущим пунктам, и ответственность должна быть распределена на основе, установленной в предыдущих пунктах.

⁷⁰ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, какой из терминов в квадратных скобках следует оставить в этом пункте.

⁷¹ Потребуется дополнительно изучить вопрос о необходимости ссылки на статью 35.

⁷² Слово "выгрузка" предлагается для соответствия формулировке проекта статьи 14.

⁷³ Потребуется дополнительно изучить вопрос о необходимости ссылки на статью 35.

⁷⁴ Как отмечается в пункте 76 документа A/CN.9/572, Рабочая группа решила добавить сноску к пункту (i), показывающую, что его окончательный текст будет зависеть от результатов обсуждения пункта 14(2).

⁷⁵ Рабочая группа, возможно, пожелает вновь рассмотреть это положение с учетом обсуждения проекта статьи 33.

*Статья 18. Ответственность перевозчика за непредоставление информации и инструкций*⁷⁶

Перевозчик несет ответственность⁷⁷ за утрату, повреждение [, задержку]⁷⁸ или вред, вызванные нарушением им своих обязательств в соответствии со статьей 29, если только [и в той мере, в какой] перевозчик не докажет, что ни его вина, ни вина любого лица, указанного в статье 19, не явились причиной утраты, повреждения [, задержки] или вреда [или не способствовали им].

*Статья 19. Субститутивная ответственность перевозчика*⁷⁹

1. С учетом положений пункта 20 (4)⁸⁰ перевозчик несет ответственность за действия и бездействие:

- a) любой исполняющей стороны; и
- b) любого другого лица, включая субподрядчиков, служащих⁸¹ и агентов исполняющей стороны, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки, в той степени, в какой это лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под наблюдением или контролем перевозчика, как если бы такие действия или бездействие являлись действиями или бездействием перевозчика.

2. Перевозчик несет ответственность в соответствии с пунктом 1 только в том случае, если действия или бездействие исполняющей стороны или другого лица относятся к сфере его договора, служебных обязанностей или агентских функций.

*Статья 20. Ответственность морских исполняющих сторон*⁸²

1. Морская исполняющая сторона несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, и пользуется правами и иммунитетам перевозчика, предусмотренными в настоящей Конвенции, если произошло событие,

⁷⁶ Текст, содержащийся в пункте 18 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, включая сноски. Как отмечается в сноске 85 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, элементы проектов статей 31 и 33, касающиеся ответственности перевозчика, были названы "статья 18" для возможного включения в этом месте.

⁷⁷ См. ниже, сноска 125.

⁷⁸ См. ниже, сноска 127.

⁷⁹ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.36.

⁸⁰ Как отмечается в сноске 63 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа решила сохранить эту вводную формулировку, хотя было предложено заменить ее словами "с учетом ответственности и пределов ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик", поскольку в проекте статьи 19 речь идет об исках, предъявляемых перевозчику, в то время как в проекте статьи 20 (4) речь идет об исках, предъявляемых любому лицу, помимо перевозчика.

⁸¹ Как отмечается в сноске 64 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36 в качестве редакционного замечания, по-видимому, потребуется дополнительно обсудить возможность отдельного рассмотрения вопроса о служащих (за которых заключивший договор перевозчик должен нести широкую ответственность) и о субподрядчиках (в отношении которых ответственность заключившего договор перевозчика может быть несколько более узкой).

⁸² Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.36.

вызвавшее утрату, повреждение или задержку, а) на протяжении периода, в течение которого груз находился на ее попечении; или б) в любой другой момент в той степени, в какой она участвует в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки.

2. Если перевозчик соглашается взять на себя какие-либо другие обязательства, помимо обязательств, возлагаемых на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, или соглашается, что его ответственность за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза или в связи с грузом превысит пределы, установленные в соответствии со статьями 65, 64⁸³ и 26(4), морская исполняющая сторона не несет обязательств в соответствии с таким соглашением, если морская исполняющая сторона прямо не соглашается взять на себя такие обязательства или такие пределы ответственности.

3. С учетом пункта 4 морская исполняющая сторона несет ответственность за действия или бездействие любого лица, которому она делегировала исполнение любой обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки, включая ее субподрядчиков, служащих или агентов, как если бы такие действия или бездействие являлись действиями или бездействием исполняющей стороны. Морская исполняющая сторона несет ответственность в соответствии с настоящим пунктом только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относятся к сфере ее договора, служебных обязанностей или агентских функций⁸⁴.

Вариант А пункта 4⁸⁵

4. Если морской исполняющей стороне предъявляется иск в соответствии с настоящей Конвенцией, такая сторона имеет право воспользоваться возражениями и ограничениями ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик в соответствии с настоящей Конвенцией, если [она докажет, что]⁸⁶ она действовала в пределах своего договора, служебных обязанностей или агентских функций.

⁸³ Как отмечается в сноске 69 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа приняла к сведению предложение, имеющее своей целью ограничить ссылку на проект статьи 64, поскольку было указано, что, хотя ссылка на пункты 1, 3 и 4 проекта статьи 64 является приемлемой, на пункт 2 проекта статьи 64 ссылаться не следует, поскольку исполняющая сторона не несет ответственности в случае локализованного ущерба. Рабочая группа решила, что ей, возможно, потребуется провести дальнейшее обсуждение этого вопроса после принятия решения относительно включения пункта 2 проекта статьи 64 в проект конвенции.

⁸⁴ Как отмечается в сноске 74 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа подтвердила принятое ею ранее решение о том, что структура этого пункта должна отражать структуру нового проекта статьи 19, и приняла к сведению мнение о целесообразности расширения сферы проекта статьи 20(3) для охвата как морских, так и неморских исполняющих сторон, с целью продолжить обсуждение на одной из последующих сессий.

⁸⁵ Предложенный вариант пункта 20(4) с учетом желания Рабочей группы, на которое указывается в сноске 77 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, изучить вариант, ограничивающий сферу применения этого пункта морской сферой и с учетом предложенного текста пункта 4(2), который соответствует тексту этого пункта, но в контексте служащих и агентов.

⁸⁶ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли исключить взятый в скобки текст для уменьшения бремени доказывания, возлагаемого на морскую исполняющую сторону.

Вариант В пункта 4

4. Если какому-либо лицу, помимо перевозчика, указанному в статье 19 и пункте 3 [, включая служащих или агентов заключившего договор перевозчика или морской исполняющей стороны,]⁸⁷ предъявляется иск в соответствии с настоящей Конвенцией, такое лицо имеет право воспользоваться возражениями и ограничениями ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик в соответствии с настоящей Конвенцией, если [оно докажет, что]⁸⁸ оно действовало в пределах своего договора, служебных обязанностей или агентских функций.

*Статья 21. Солидарная ответственность и взаимный зачет*⁸⁹

1. Если ответственность⁹⁰ за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон, то их ответственность является солидарной [, при которой каждая такая сторона несет ответственность за возмещение всей суммы такой утраты, повреждения или задержки без ущерба для любого права регрессного иска, которым она может обладать по отношению к другим несущим ответственность сторонам,]⁹¹ но только в пределах, предусмотренных в статьях 22, 64 и 26.

⁸⁷ Как отмечается в сноске 80 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.36, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий упрощенный текст вводной формулировки данного пункта, заканчивающийся словами "такое лицо": "Если какой-либо морской исполняющей стороне [, включая ее субподрядчиков, служащих или агентов] предъявляется иск в соответствии с настоящей Конвенцией, такое лицо ...".

⁸⁸ См. выше, сноска 86.

⁸⁹ Текст, содержащийся в пункте 2 документа A/CN.9/WG.III/ WP.39, включая сноски.

⁹⁰ Как отмечается в сноске 3 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.39, было указано, что сферу применения этого пункта необходимо ограничить морскими исполняющими сторонами. Поскольку в настоящее время этот проект пункта выделен в отдельный проект статьи, для достижения большей ясности формулировка "Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут несколько морских исполняющих сторон", которая содержится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.36, была заменена формулировкой "Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон". Рабочая группа, возможно, пожелает также обсудить вопрос о том, снимает ли это разъяснение вызывающие беспокойство вопросы, которые были подняты в пункте 14 документа A/CN.9/552, за исключением вопроса о взаимном зачете, который рассматривается в проекте пункта 21 (3) ниже.

⁹¹ Как отмечается в сноске 4 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.39, формулировка, заключенная в квадратные скобки, добавлена с целью разъяснить значение термина "солидарная ответственность". Однако Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть использование термина "солидарная ответственность" в многочисленных международных документах, включая: пункт 10(4) Гамбургских правил; пункт 27(4) Унифицированных правил, касающихся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом, с поправками, внесенными в соответствии с Протоколом об изменении 1999 года (КМЖП–МГК 1999); пункт 4(5) Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года (КПГВ); пункт 30(3) Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, с поправками, внесенными в соответствии с протоколами, подписанными в 1955 и 1975 годах ("Варшавская конвенция"); и пункт 36(3) Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, Монреаль, 1999 год ("Монреальская конвенция").

2. Без ущерба для положений статьи 66 совокупная ответственность всех таких лиц не должна превышать общих пределов ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией.

[3. В тех случаях, когда предъявленное истцом требование к неморской исполняющей стороне в отношении возмещения утраты, повреждения или задержки в сдаче груза удовлетворяется, сумма, полученная истцом, зачитывается против любого последующего требования в отношении возмещения утраты, повреждения или задержки, которое истец предъявляет к перевозчику или морской исполняющей стороне.]⁹²

*Статья 22. Задержка*⁹³

Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения срока, прямо определенного соглашением, или, в отсутствие такого соглашения – до истечения срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом условий договора, особенностей вида транспорта и конкретных обстоятельств рейса⁹⁴.

*Статья 23. Исчисление возмещения*⁹⁵

1. С учетом положений статьи 64 сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за утрату или повреждение груза, исчисляется по ценам на такой груз в месте и в момент сдачи груза, установленных в соответствии со статьей 11.

2. Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, при ее отсутствии, на основе рыночной цены либо, при отсутствии и биржевой, и рыночной цен, на основе обычных цен на грузы такого же рода и качества в месте их сдачи.

3. В случае утраты или повреждения груза перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в пунктах 1 и 2, за исключением случаев, когда перевозчик и грузоотправитель по договору договорились исчислять возмещение иным способом в пределах, указанных в главе 20.

⁹² Как отмечается в сноске 7 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, был подготовлен пересмотренный проект в ожидании дальнейшего обсуждения относительно разработки унифицированного правила по вопросу о взаимном зачете или передачи этого вопроса в сферу внутреннего права. См. также выше, сноска 90. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, является ли этот пункт необходимым и нельзя ли его исключить.

⁹³ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁹⁴ Статья 22(2), ранее проект статьи 16(2) в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, была перенесена и стала статьей 65 в новой главе, посвященной ограничению ответственности.

⁹⁵ Текст, содержащийся в пункте 5 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

Статья 24. Уведомление об утрате, повреждении или задержке⁹⁶[Вариант А пункта 1⁹⁷

1. В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если уведомление⁹⁸ об утрате или повреждении груза⁹⁹, указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано [грузополучателем или от его имени] перевозчику или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение [трех рабочих дней] [семи дней] [семи рабочих дней в месте сдачи груза] [семи календарных дней], после сдачи груза. Такое уведомление не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки¹⁰⁰ груза грузополучателем и перевозчиком или исполняющей стороной, на которую возлагается ответственность.]

[Вариант В пункта 1¹⁰¹

1. Уведомление об утрате или повреждении груза¹⁰², указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, должно быть направлено [грузополучателем или от его имени] перевозчику или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение [трех рабочих дней]¹⁰³ [__ рабочих дней в месте сдачи груза] [__ календарных дней] после сдачи груза. [Суд [может] [должен] принять во внимание неспособность сделать такое уведомление при принятии решения о том, выполнил ли истец свои обязательства в отношении бремени доказывания в соответствии со статьей 17(1).] Такое уведомление не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки груза грузополучателем и перевозчиком или исполняющей стороной, на которую возлагается ответственность.]

⁹⁶ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 9 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁹⁷ Как отмечается в сноске 39 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, первоначальный текст и предлагаемый пересмотренный проект пункта 1, как это было предложено в пункте 66 документа A/CN.9/552, были заключены в квадратные скобки для дальнейшего обсуждения. Вариант А пункта 1 является текстом, содержащимся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, из которого по решению, изложенному в пункте 75 документа A/CN.9/552, исключена формулировка "[разумного срока]" и в который добавлены формулировки, отмеченные сносками.

⁹⁸ Как отмечается в сноске 40 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в проекте статьи 8 проекта конвенции указывается, что уведомление, упоминаемое, в частности, в проекте пункта 1, может даваться с использованием электронной связи; в противном случае следует использовать письменную форму.

⁹⁹ Слова "или в связи с грузом" были исключены как излишние в этом пункте.

¹⁰⁰ Как отмечается в сноске 43 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пункте 95 документа A/CN.9/525 было указано, что в контексте гражданского права более уместными, возможно, являются формулировки "параллельная проверка" или "inspection contradictoire".

¹⁰¹ Как отмечается в сноске 44 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, вариант В пункта 1 соответствует тексту пункта 66 документа A/CN.9/552.

¹⁰² См. выше, сноска 212.

¹⁰³ Как указывается в пункте 75 документа A/CN.9/552, Рабочая группа решила исключить выражение "[разумного срока]" из первоначального текста, из которого взят этот вариант.

2. Никакое возмещение не подлежит уплате в соответствии со статьей 22, если уведомление об ущербе, обусловленном задержкой, не было сделано перевозчику в течение 21 календарного дня после сдачи груза.

3. Если уведомление, упоминаемое в настоящей статье, сделано исполняющей стороне, которая сдала груз, оно имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и уведомление, сделанное перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано морской исполняющей стороне.

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

ГЛАВА 7. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНКРЕТНЫХ СТАДИЙ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 25. Отклонение от курса во время морской перевозки

[Вариант А]¹⁰⁴

1. Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса в целях спасания или попытки спасания жизни [или имущества] на море [, либо любым другим [разумным] отклонением судна от курса].

2. Если в соответствии с национальным законодательством отклонение судна от курса само по себе является нарушением обязательств перевозчика, такое нарушение имеет последствия только в той степени, в какой это совместимо с положениями настоящей Конвенции¹⁰⁵.]

[Вариант В]¹⁰⁶

1. Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса, допущенного в целях спасания или попытки спасания жизни или имущества на море, либо любым другим разумным отклонением судна от курса.

2. Если отклонение от курса является нарушением обязательств перевозчика в соответствии с правовой доктриной, признанной в

¹⁰⁴ Как отмечается в сноске 59 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, вариант А соответствует проекту статьи, содержащемуся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

¹⁰⁵ Как отмечается в сноске 60 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39 и в сноске 112 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, альтернативная формулировка этого пункта могла бы гласить следующее:

"Если в соответствии с внутригосударственным законодательством отклонение судна от курса само по себе является нарушением обязательств перевозчика, такое нарушение не лишает перевозчика или исполняющую сторону любых средств правовой защиты или ограничения ответственности, предусмотренных в настоящей Конвенции".

Если будет принята такая формулировка, то Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о необходимости пункта 1.

¹⁰⁶ Как отмечается в сноске 61 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, вариант В соответствует проекту статьи, содержащемуся в пункте 38 документа A/CN.9/WG.III/WP.34.

национальном законодательстве или в настоящей Конвенции, такая доктрина применяется только в случае неразумного отклонения от курса при выборе маршрута морского судна.

3. Если отклонение от курса является нарушением обязательств перевозчика, нарушение имеет последствия только в соответствии с положениями настоящей Конвенции. В частности, отклонение от курса не лишает перевозчика его прав по настоящей Конвенции, за исключением предусмотренного в статье 66.]

*Статья 26. Палубный груз на морских судах*¹⁰⁷

1. Груз может перевозиться на палубе или над палубой морского судна, только если

а) такая перевозка требуется в соответствии с применимым законодательством или административными правилами или положениями, или

б) он перевозится в контейнерах или на контейнерах [приспособленных для перевозки груза на палубе] на палубе, которая специально предназначена для перевозки таких контейнеров, или

с) перевозка на палубе [, в случаях, не охватываемых подпунктами (а) или (б) настоящего пункта,] [осуществляется в соответствии с договором перевозки или] соответствует обычаям, обыкновениям и практике соответствующей отрасли или вытекает из других обыкновений или практики в данной отрасли.

2. Если груз отгружается в соответствии с подпунктами 1(а) или (с), перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение этого груза или задержку в сдаче, которые вызваны особыми рисками, связанными с его перевозкой на палубе. Если груз перевозится на палубе или над палубой в соответствии с подпунктом 1(б), перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение такого груза или за задержку в сдаче в соответствии с условиями настоящей Конвенции без учета того, что груз перевозится на палубе или над палубой. Если груз перевозится на палубе в других случаях, помимо разрешенных в соответствии с пунктом 1, перевозчик несет ответственность, независимо от положений статьи 17, за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, которые являются исключительно следствием его перевозки на палубе¹⁰⁸.

3. Если груз отгружается в соответствии с подпунктом 1(с), тот факт, что конкретный груз перевозится на палубе, должен быть указан в договорных условиях. При отсутствии такого указания перевозчик несет бремя доказывания того, что перевозка на палубе соответствует подпункту 1(с) и, если выдается оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись, не может ссылаться на это положение в отношении третьей стороны,

¹⁰⁷ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 13 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

¹⁰⁸ Как отмечается в сноске 63 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, пункт 2 будет более подробно рассмотрен при обсуждении проекта пункта 17(4), однако изменения к пункту 17(4) могут снять необходимость его рассмотрения.

которая добросовестно приобрела такой оборотный транспортный документ или транспортную электронную запись¹⁰⁹.

[4. Если перевозчик в соответствии с настоящей статьей несет ответственность за утрату или повреждение груза, перевозимого на палубе, или за задержку в его сдаче, его ответственность ограничивается в той степени, в какой это предусмотрено в статьях 22, 64 и 66(1); тем не менее, если перевозчик и грузоотправитель по договору [прямо] договорились, что груз будет перевозиться в трюме, перевозчик не имеет права на ограничение его ответственности в отношении любой утраты или повреждения груза [вызванных [исключительно] [в той мере, в какой такой ущерб вызван] их перевозкой на палубе]^{110.}¹¹¹

[Статья 27. Перевозка до или после морской перевозки]

1. В случае предъявления требования или возникновения спора в результате утраты или повреждения груза или задержки, возникших исключительно в течение периода ответственности перевозчика однако:

- a) до момента его погрузки на морское судно;
- b) после его выгрузки с морского судна до момента его сдачи грузополучателю;

и если в момент такой утраты, повреждения или задержки действуют положения международной конвенции [или внутригосударственного законодательства]:

- i) в соответствии с их условиями применяются в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика в соответствии с договором перевозки в течение этого периода, [независимо от того, требуется ли выдача какого-либо конкретного документа, с тем чтобы такая международная конвенция являлась применимой]¹¹², и
- ii) конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок исковой давности, и
- iii) не могут быть отменены на основании частного договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю по договору,

¹⁰⁹ Как отмечается в сноске 64 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, обсуждение пункта 3 и вопроса о том, следует ли распространить его действие на третьи стороны, полагающиеся на необоротные транспортные документы и транспортные электронные записи, будет продолжено после обсуждения вопросов, касающихся прав третьих сторон и права заключать договоры.

¹¹⁰ Как отмечается в сноске 67 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, формулировка "вызванных исключительно их перевозкой на палубе" была заключена в квадратные скобки. Был добавлен еще один вариант.

¹¹¹ Как отмечается в сноске 69 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, пункт 4 был заключен в квадратные скобки в целях обсуждения на одной из будущих сессий и дальнейшего изучения вопроса о взаимосвязи этого пункта с проектом статьи 66.

¹¹² Как указывается в пункте 55 документа A/CN.9/WG.III/WP.21, данный взятый в скобки текст отражает ситуацию в соответствии с Конвенцией о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом 1980 года ("Конвенция КМЖП"). После вступления в силу Протокола 1999 года об изменениях в Конвенцию КМЖП, которое ожидается осенью 2005 года, Рабочая группа, возможно, пожелает исключить взятую в скобки формулировку.

такие положения в той мере, в какой они носят обязательный характер, как это указано в подпункте (iii) выше, имеют преимущественную силу по сравнению с положениями настоящей Конвенции.]

[2. Пункт 1 не затрагивает применения статьи 64(2)¹¹³.]

[3. Статья 27 применяется независимо от внутригосударственного законодательства, которое в иных отношениях применимо к договору перевозки¹¹⁴.]

ГЛАВА 8. ОБЯЗАННОСТИ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ ПО ДОГОВОРУ

Статья 28. Сдача груза к перевозке¹¹⁵

Грузоотправитель по договору должен сдать груз, готовый к перевозке, если в договоре перевозки не согласовано иное, и в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку, включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также выгрузку, и что они не причинят вреда или ущерба. В случае, если груз сдается в контейнерах или на контейнерах или трейлерах, упакованных грузоотправителем по договору, грузоотправитель по договору должен уложить, увязать и закрепить груз в контейнере или трейлере или на контейнере или трейлере таким образом, чтобы груз выдержал предполагаемую перевозку, включая погрузку, обработку и выгрузку контейнера или трейлера, и чтобы он не причинил вреда или ущерба¹¹⁶.

Статья 29. Обязательство перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций¹¹⁷

Перевозчик должен предоставить грузоотправителю по договору, по его просьбе [и своевременно]¹¹⁸, такую информацию, которая известна перевозчику, и дает инструкции, которые разумно необходимы или имеют значение для грузоотправителя по договору в целях выполнения его обязательств в

¹¹³ В случае исключения пункта 64(2) данный пункт должен быть также исключен.

¹¹⁴ Как указывается в пункте 54 документа A/CN.9/WG.III/WP.21, этот пункт является коллизионной нормой, которая призвана обеспечить применимость конвенций о наземном транспорте. Кроме того, как указывается в сносках 42 и 231 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32, проект статьи 27 привел к просьбе включить коллизионную норму в главу 19. В ответ на эту просьбу был включен проект статьи 89.

¹¹⁵ Текст, содержащийся в пункте 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, включая сноски.

¹¹⁶ Как отмечается в сноске 71 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, с целью улучшения формулировки, как это предлагается в пунктах 122 и 123 документа A/CN.9/552, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть альтернативную формулировку второго предложения текста проекта статьи 28:

"В случае, если груз сдается в контейнерах или на контейнерах или трейлерах, упакованных грузоотправителем по договору, действие этого обязательства распространяется на укладку, увязку и закрепление груза в контейнере или на контейнере или трейлере".

¹¹⁷ Текст, содержащийся в пункте 15 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, включая сноски.

¹¹⁸ Как отмечается в сноске 72 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, прежний проект статьи 28 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 был исключен и заменен упоминанием в проекте статьи 29 о том, что грузоотправитель по договору обязан "[своевременно]" предоставлять необходимую информацию и инструкции.

соответствии со статьей 28¹¹⁹. [Предоставляемая информация и инструкции должны быть точными и полными.]¹²⁰

*Статья 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документации*¹²¹

Грузоотправитель по договору должен предоставить перевозчику [своевременно такие точные и полные]¹²² информацию, инструкции и документы, которые разумно необходимы для:

а) обработки и перевозки груза, включая меры предосторожности, которые должны быть приняты перевозчиком или исполняющей стороной, за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику¹²³;

б) соблюдения всех правил, положений и других требований компетентных органов в связи с предполагаемой перевозкой, включая регистрацию, оформление заявок и лицензий в отношении груза;

в) формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или транспортных электронных записей, включая условия, упомянутые в статье 38(1) (b) и (c), наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем по договору в договорных условиях; наименование грузополучателя, если таковое имеется; и наименование лица, приказу которого должен быть выдан транспортный документ или транспортная электронная запись, если таковое имеется, за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику.

*Статья 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору*¹²⁴

1. Грузоотправитель по договору несет ответственность¹²⁵ за¹²⁶ ущерб, явившийся результатом утраты, повреждения [, задержки в сдаче]¹²⁷ груза или

¹¹⁹ Как отмечается в сноске 73 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, возможно, потребуется продолжить рассмотрение изложенной в пункте 128 документа A/CN.9/552 альтернативной формулировки "за исключением случаев, когда перевозчик может разумно предполагать, что такая информация уже известна грузоотправителю по договору".

¹²⁰ Как отмечается в сноске 74 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, для обсуждения в будущем добавлена формулировка "[предоставляемая информация и инструкции должны быть точными и полными]".

¹²¹ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 16 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

¹²² Как отмечается в сноске 75 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, для обсуждения в будущем добавлена формулировка "[на своевременной основе такие точные и полные информацию, инструкции и документы ...]".

¹²³ Как отмечается в сноске 76 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, существующий текст сохранен для обсуждения в будущем, однако в конце подпункта (a) была добавлена формулировка "за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику".

¹²⁴ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 18 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

¹²⁵ Как отмечается в сноске 77 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, пункт 31(1) был сформулирован заново с целью отразить положение об ответственности перевозчика, содержащееся в проекте пункта 17(1) в документе A/CN.9/WG.III/WP.36. В соответствии с

вреда, причиненного грузом, и результатом нарушения им своих обязательств в соответствии со статьей 28 и пунктом 30(a), [если] [если и в той мере, в какой] [за исключением меры, в какой] грузоотправитель по договору не докажет, что ни его вина, ни вина любого лица, указанного в статье 35, не явились причиной такой утраты, повреждения [, задержки] или вреда или не способствовали им.

[Вариант А пункта 2¹²⁸

2. Грузоотправитель по договору несет ответственность¹²⁹ за утрату или повреждение, вызванные нарушением им своих обязательств в соответствии с пунктами 30(b) и (с).]

[Вариант В пункта 2¹³⁰

2. Считается, что грузоотправитель по договору гарантировал перевозчику своевременность, точность и полноту на момент получения перевозчиком информации, инструкций и документов, которые грузоотправитель по договору обязан представить согласно пунктам 30(b) и (с). Грузоотправитель по договору обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом любого нарушения обязательств по пунктам 30(b) и (с). Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственности по договору перевозки перед любым иным лицом, чем грузоотправитель по договору.]

3. Если утрата или повреждение [или вред] возникают одновременно в результате невыполнения и грузоотправителем по договору, и перевозчиком своих соответствующих обязательств, грузоотправитель по договору и перевозчик несут солидарную ответственность перед грузополучателем или

проектом статьи 17 было исключено упоминание сторон, перед которыми грузоотправитель по договору несет ответственность; как отмечается в пункте 144 документа A/CN.9/552, вопрос об ответственности перед грузополучателем и распоряжающейся стороной, который первоначально был отражен в проекте статьи 29 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, возможно, необходимо будет вновь рассмотреть на более позднем этапе.

¹²⁶ Выражение "утрата, явившаяся результатом" было исключено в соответствии с подходом, используемым в проекте статьи 17.

¹²⁷ Как отмечается в сноске 78 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, использование слова "задержка" обусловлено разработкой положения, аналогичного проекту статьи 17, однако это слово заключено в квадратные скобки, поскольку оно конкретно не обсуждалось в контексте проекта статьи 31.

¹²⁸ Как отмечается в сноске 80 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, правило о строгой ответственности в тех случаях, когда грузоотправитель по договору не выполняет требования подпунктов (b) и (с) проекта статьи 30, было сохранено в квадратных скобках.

¹²⁹ См. выше, сноска 125.

¹³⁰ Как отмечается в сноске 82 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в квадратных скобках следовало включить положение, аналогичное статье III.5 Гаагских правил. Это положение было пересмотрено, как видно из варианта, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.39.

распоряжающейся стороной¹³¹ за любую такую утрату или повреждение [, или вред].]¹³²

[Статья 32. Существенное искажение данных грузоотправителем по договору]¹³³

Перевозчик не несет ответственности за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза или в связи с грузом, если данные о характере или стоимости груза были сознательно и существенно искажены грузоотправителем по договору в договоре перевозки или в транспортном документе, или в транспортной электронной записи.¹³⁴

Статья 33. Специальные правила в отношении опасных грузов¹³⁵

1. "Опасный груз" означает груз, который в силу своей природы или характера представляет собой, или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет представлять собой опасность для людей или имущества или же противозаконную или неприемлемую опасность для окружающей среды.

2. Грузоотправитель по договору должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный в соответствии с любыми правилами, положениями или другими требованиями компетентных органов, которые являются применимыми на любой стадии предполагаемой перевозки груза. Если грузоотправитель по договору не делает этого, он несет ответственность перед перевозчиком и любой исполняющей стороной за любую утрату, повреждение, задержку в сдаче и расходы, прямо или косвенно вытекающие из такого бездействия или являющиеся его результатом.

3. Грузоотправитель должен уведомить перевозчика об опасной природе или характере груза своевременно до сдачи грузоотправителем груза перевозчику или исполняющей стороне. Если грузоотправитель по договору не делает этого, а такой перевозчик или исполняющая сторона иным образом не осведомлены об опасной природе или характере груза, то грузоотправитель по договору несет ответственность перед перевозчиком и любой исполняющей

¹³¹ Как отмечается в сноске 83 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, вопрос об ответственности перед грузополучателем или распоряжающейся стороной, возможно, необходимо будет вновь рассмотреть на более позднем этапе.

¹³² Как отмечается в сноске 84 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, пункт 3 варианта В проекта статьи 29 (A/CN.9/WG.III/WP.32) был сохранен для продолжения обсуждений в будущем. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, должно ли это положение, касающееся одновременно действующих причин, быть аналогичным также соответствующему пункту проекта статьи 17.

¹³³ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 20 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

¹³⁴ Как отмечается в сноске 90 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, текст проекта статьи 32 был включен в квадратные скобки, а вопросы, касающиеся причинной обусловленности и включения возмещения ущерба за задержку в сдаче, будут рассмотрены на одной из будущих сессий. Кроме того, проект статьи 32 можно было бы включить в главу 6 об ответственности перевозчика.

¹³⁵ Считается, что этот текст лучше отражает итоги обсуждения в Рабочей группе и ее просьбу, изложенные в пунктах 146–148 документа A/CN.9/552, и заменяет текст, предложенный в пункте 19 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

стороной за любую утрату, повреждение, задержку в сдаче и расходы, прямо или косвенно вытекающие из такой перевозки или являющиеся ее результатом.

*Статья 34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору*¹³⁶

Если какое-либо лицо, именуемое "грузоотправителем по договору" в договорных условиях, но не являющееся грузоотправителем по договору согласно определению, содержащемуся в статье 1(h), [принимает] [получает] [становится держателем] транспортного документа или транспортной электронной записи, то такое лицо а) [несет обязательства и ответственность,] возлагаемые на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей главой и в соответствии со статьей 59, и b) пользуется правами и иммунитетами грузоотправителя по договору, предусмотренными в настоящей главе и в главе 14.

*Статья 35. Субститутивная ответственность грузоотправителя по договору*¹³⁷

Грузоотправитель по договору несет ответственность за действия или бездействие любого лица, которому он делегировал исполнение любой из своих обязанностей в соответствии с настоящей главой, включая его субподрядчиков, служащих, агентов и любых других лиц [за исключением перевозчика или исполняющих сторон], которые, прямо или косвенно, действуют по его просьбе или под его надзором или контролем, как если бы такие действия или бездействие являлись его собственными действиями или бездействием. Ответственность возлагается на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей статьей только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относятся к сфере его договора, служебных обязанностей или агентских функций¹³⁸.

*[Статья 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору]*¹³⁹

Если договор перевозки предусматривает, что ответственность грузоотправителя по договору или любого другого лица, указанного в

¹³⁶ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 21 документа A/CN.9/WG.III/WP.39. Как отмечается в сноске 91 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, следует продолжить изучение вопроса о сфере применения этого положения, а также вопроса о том, должно ли оно представлять собой только субсидиарную норму в тех случаях, когда грузоотправитель по договору неизвестен.

¹³⁷ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 22 документа A/CN.9/WG.III/WP.39. В это положение были внесены изменения с целью привести его в соответствие со статьей 19, касающейся субститутивной ответственности перевозчика.

¹³⁸ Как отмечается в сноске 94 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, существующий текст был сохранен для дальнейшего обсуждения, а вопросы, касающиеся взаимосвязи этого положения с пунктом 14(2) и проектом статьи 32, следует рассмотреть на одной из будущих сессий.

¹³⁹ Прежний пункт 43(2) документа A/CN.9/WG.III/WP.32, перенесенный из исключенной главы 9 о фрахте.

договорных условиях в качестве грузоотправителя по договору, прекращается, полностью или частично, по наступлении определенного события или после наступления определенного момента времени, такое прекращение ответственности недействительно:

- а) в отношении любой предусмотренной в настоящей главе обязанности грузоотправителя по договору или лица, указанного в статье 34; или
- б) в отношении любых сумм, подлежащих уплате перевозчику в соответствии с договором перевозки, за исключением тех случаев, когда перевозчик имеет надлежащее обеспечение¹⁴⁰ в отношении уплаты таких сумм.
- с) в той мере, в какой это противоречит положениям статьи 63.^{141]}

ГЛАВА 9. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ¹⁴²

Статья 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

При сдаче груза перевозчику или исполняющей стороне:

- а) грузоотправитель имеет право на получение транспортного документа или, с учетом статьи 5(а), транспортной электронной записи, свидетельствующей о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза; и
- б) грузоотправитель по договору или, если грузоотправитель по договору дает перевозчику соответствующее указание, лицо, указанное в статье 34, имеет право на получение от перевозчика соответствующего оборотного транспортного документа или, с учетом статьи 5(а), транспортной электронной записи, если грузоотправитель по договору и перевозчик, прямо или косвенно, не договорились воздержаться от использования оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи или же неиспользование такого документа соответствует обычаям, обыкновениям или практике в данной отрасли¹⁴³.

¹⁴⁰ С учетом исключения прежнего проекта статьи 45 из документа A/CN.9/WG.III/WP.32, формулировка "в соответствии со статьей 45 или на ином основании" была исключена из этого проекта статьи для учета этого исключения.

¹⁴¹ Как отмечается в сноске 208 ниже, прежний проект статьи 62 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 был заменен проектом статьи 61 бис, номер которого был изменен на проект статьи 63.

¹⁴² За исключением изменения нумерации и предлагаемых названий проектов статей, а также указанных исправлений, которые потребовались с учетом соображений, касающихся электронной торговли, и которые были утверждены Рабочей группой в пункте 200 документа A/CN.9/576 (пересмотр статьи 37) и в пунктах 207, 209 и 210 документа A/CN.9/576 (пересмотр статьи 39), настоящая глава в целом взята без изменений из документа A/CN.9/WG.III/WP.32.

¹⁴³ Как отмечается в сноске 127 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в отношении пункта (а) было признано, что, поскольку не все транспортные документы, как они определяются в проекте статьи 1(п), выполняют функцию подтверждения получения груза перевозчиком, важно с полной ясностью обеспечить понимание того, что в соответствии с пунктом (а) транспортный документ должен выполнять функцию квитанции.

Статья 38. Договорные условия

1. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, упомянутой в статье 37, должны включать:

- a) описание груза;
- b) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они представлены грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной;
- c) i) число мест, число предметов или количество, как оно указано грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной; и
 - ii) вес, как он указан грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной¹⁴⁴;
- d) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для отгрузки;
- e) наименование и адрес перевозчика; и
- f) дату
 - i) получения груза перевозчиком или исполняющей стороной; или
 - ii) погрузки груза на борт морского судна; или
 - iii) выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи¹⁴⁵.

2. Формулировка "внешний вид и состояние груза" в пункте 1 означает вид и состояние груза, определяемое на основе:

- a) разумной внешней проверки груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем по договору перевозчику или исполняющей стороне и
- b) любой дополнительной проверки, которую перевозчик или исполняющая сторона фактически проводят до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи.

¹⁴⁴ Как отмечается в сноске 129 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 28 документа A/CN.9/526 указывается, что была выражена обеспокоенность в том отношении, что эта формулировка может быть истолкована как налагающая тяжелую ответственность на грузоотправителя по договору, а в ответ было указано, что это положение не должно толковаться как создающее какую-либо ответственность грузоотправителя по договору. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть возможность замены формулировки "как он указан грузоотправителем по договору" формулировкой "если он указан грузоотправителем по договору".

¹⁴⁵ Как отмечается в сноске 130 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочей группе было предложено рассмотреть вопрос о пересмотре пункта 1, с тем чтобы добавить наименование и адрес грузополучателя в перечень тех договорных условий, которые должны включаться в транспортный документ. См. также предложенные изменения к проекту статьи 48 ниже. Рабочая группа, возможно, пожелает определить, следует ли включать наименование и адрес грузополучателя в перечень обязательных условий, и обсудить санкции за непредставление обязательной информации. Такие санкции могут отличаться в зависимости от того, является ли транспортный документ оборотным.

*Статья 39. Подпись*¹⁴⁶

1. Транспортный документ должен быть подписан перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком.

2. Транспортная электронная запись должна включать электронную подпись перевозчика или лица, уполномоченного перевозчиком. Такая электронная подпись должна идентифицировать подписавшего в связи с транспортной электронной записью и содержать указание на то, что перевозчик санкционировал транспортную электронную запись¹⁴⁷.

Статья 40. Недостатки в договорных условиях

1. Отсутствие одного или более договорных условий, упомянутых в статье 38(1), или неточность одного или более таких условий сами по себе не влияют на юридический характер или действительность транспортного документа или транспортной электронной записи.

2. Если договорные условия содержат дату, однако в них не указывается ее значение, то такая дата считается:

а) если в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт морского судна, – датой, в которую весь груз, указанный в транспортном документе или транспортной электронной записи, был погружен на борт морского судна; или

б) если в договорных условиях не указывается, что груз был погружен на борт морского судна, – датой, в которую перевозчик или исполняющая сторона получили груз.

[3. Если в договорных условиях не указано наименование перевозчика, однако указывается, что груз был погружен на борт поименованного морского судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец этого судна.

¹⁴⁶ Хотя этот проект статьи был пересмотрен Рабочей группой, как отмечалось в ходе обзора экономических и коммерческих аспектов проекта конвенции, первоначальный текст в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 содержал следующую сноску 132: "Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть целесообразность разработки определения понятия "подпись", как, например, в статье 14(3) Гамбургских правил, в частности, с учетом современной практики".

¹⁴⁷ После рассмотрения связанных с электронной торговлей положений проекта конвенции на ее пятнадцатой сессии, эти изменения были одобрены Рабочей группой для дальнейшего обсуждения в пунктах 205 и 207 документа A/CN.9/576. Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях 2001 года определяет электронную подпись как "данные в электронной форме, которые содержатся в сообщении данных, приложены к нему или логически ассоциируются с ним и которые могут быть использованы для идентификации подписавшего в связи с сообщением данных и указания на то, что подписавший согласен с информацией, содержащейся в сообщении данных". Поскольку этот термин появляется в тексте проекта конвенции только один раз, было высказано мнение о том, что в его определении нет необходимости. Вместе с тем данное положение сохраняет ссылку на важнейшие функции электронной подписи (т.е. идентификацию подписавшего и указание на его согласие с информацией, содержащейся в документе). Единственное различие заключается в использовании слова "санкционировал" вместо слова "согласен" в проекте конвенции.

Зарегистрированный владелец может опровергнуть это утверждение, если он докажет, что морское судно было зарегистрировано в бербоут–чартерном реестре в момент перевозки, что переносит договорную ответственность за перевозку груза на идентифицированного фрахтователя морского судна по бербоут–чартеру. [Если зарегистрированный владелец опровергает предположение о том, что он является перевозчиком в соответствии с настоящей статьей, то фрахтователь морского судна по бербоут–чартеру в момент перевозки считается перевозчиком таким же образом, как перевозчиком считался зарегистрированный владелец.]]¹⁴⁸

4. Если в договорных условиях не указывается внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной от грузоотправителя, то транспортный документ или транспортная электронная запись являются либо доказательством *prima facie*, либо убедительным доказательством в соответствии со статьей 43, в зависимости от конкретного случая, того, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его сдачи грузоотправителем перевозчику или исполняющей стороне.

*Статья 41. Оговорки в отношении описания груза
в договорных условиях*

Перевозчик, если он действует добросовестно при выдаче транспортного документа или транспортной электронной записи, может включать в отношении информации, упомянутой в статье 38(1)(a), 38(1)(b) или 38(1)(c), соответствующую оговорку при обстоятельствах и в порядке, установленных ниже, для указания того, что перевозчик не несет ответственности за точность информации, представленной грузоотправителем по договору при следующих обстоятельствах:

- a) в отношении неконтейнерных грузов,
 - i) если перевозчик может доказать, что он не имел разумной возможности проверить информацию, представленную грузоотправителем по договору, он может включить заявление об этом в договорные условия, указав информацию, к которой оно относится, или
 - ii) если перевозчик на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору неточной, он может включить положение о том, что он разумно считает точной информацией;
- b) в отношении грузов, сданных перевозчику или исполняющей стороне в закрытых контейнерах, за исключением случаев, когда¹⁴⁹ перевозчик или

¹⁴⁸ Как отмечается в сноске 137 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в Рабочей группе возобладало мнение о том, что в пункте 3 выявляется серьезная проблема, которая должна быть урегулирована в проекте конвенции, но что этот вопрос требует дальнейшего изучения в том, что касается других средств, при использовании которых эта проблема может быть решена, и что это положение в его нынешней редакции все еще не является удовлетворительным. Рабочая группа постановила сохранить в проекте конвенции пункт 3 в квадратных скобках и более подробно обсудить его в последующем.

¹⁴⁹ Как отмечается в сноске 140 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, формулировка "за исключением случаев, когда перевозчик или исполняющая сторона фактически проверяет груз внутри контейнера или ему фактически известно содержимое контейнера до выдачи

исполняющая сторона фактически проверяет груз внутри контейнера или ему фактически известно содержимое контейнера до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи при том, однако, условии, что в таком случае перевозчик может включить такую оговорку, если он на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору в отношении содержимого контейнера, неточной¹⁵⁰, перевозчик может включить соответствующую оговорку в договорные условия в отношении

- i) основных марок на грузе внутри контейнера, или
- ii) числа упаковок, числа мест или количества груза внутри контейнера;
- c) в отношении груза, сданного перевозчику или исполняющей стороне в закрытом контейнере, перевозчик может сделать оговорку в отношении любого заявления о весе груза или весе контейнера и его содержимом с прямым указанием на то, что перевозчик не взвешивал контейнер, если
 - i) перевозчик может доказать, что ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер и грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились до поставки о том, что контейнер будет взвешиваться и вес будет указан в договорных условиях, или
 - ii) перевозчик может доказать, что не существовало разумных средств проверки веса контейнера¹⁵¹.

транспортного документа при том, однако, условии, что в таком случае перевозчик может включить такую оговорку, если он на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору в отношении содержимого контейнера, неточной" перенесена во вводную формулировку с прежнего места в конце пункта, с тем чтобы четко показать, что она применяется в отношении всего пункта.

¹⁵⁰ Как отмечается в сноске 141 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, другое предложение состояло в том, что в пункт (b) следует включить формулировку, аналогичную подпункту (a)(ii), с тем чтобы охватить ситуацию, когда перевозчик разумно считает информацию, предоставленную грузоотправителем по договору относительно содержания контейнера, неточной. Рабочая группа, возможно, пожелает также принять к сведению изложенные в пункте 37 документа A/CN.9/526 предложения, состоявшие в том, что от перевозчика, принявшего решение сделать оговорку к информации, включенной в транспортный документ, следует потребовать привести основания для такой оговорки, что в проекте документа следует урегулировать ситуацию, когда перевозчик соглашается не делать оговорку к описанию груза, например с тем, чтобы не создавать препятствий для использования документарного аккредитива, однако получает гарантию со стороны грузоотправителя по договору. Еще одно предложение заключалось в том, что в случаях, когда перевозчик действует недобросовестно и намеренно не делает оговорку к информации, включенной в договор, за такое поведение должны предусматриваться санкции и перевозчик не должен иметь право ссылаться на какие-либо ограничения ответственности.

¹⁵¹ Как отмечается в сноске 129 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было высказано мнение о том, что следует добавить надлежащую формулировку для регулирования случаев, когда отсутствуют разумные коммерческие возможности для взвешивания контейнера. Вместе с тем было сочтено, что слово "коммерчески" является излишним с учетом определения, содержащегося в пункте 42(a), и оно было исключено.

Статья 42. Разумные возможности проверки и добросовестность

Для целей статьи 41:

- a) "разумные возможности проверки" должны быть не только физически возможными, но также коммерчески разумными;
- b) перевозчик действует "добросовестно" при выдаче транспортного документа или транспортной электронной записи, если
 - i) перевозчику фактически не известно, что какое-либо существенное заявление в транспортном документе или транспортной электронной записи по существу ошибочно или может вводить в заблуждение и
 - ii) перевозчик не действует преднамеренно, когда он не определяет, является ли существенное заявление в транспортном документе или транспортной электронной записи по существу ошибочным или вводящим в заблуждение, поскольку он считает, что такое заявление может быть ошибочным или вводящим в заблуждение;
- c) бремя доказывания того, действовал ли перевозчик добросовестно при выдаче транспортного документа или транспортной электронной записи, возлагается на сторону, которая утверждает, что перевозчик действовал недобросовестно.

Статья 43. Доказательство prima facie и убедительное доказательство

За исключением случаев, в отношении которых предусматривается иное в статье 44, транспортный документ или транспортная электронная запись, свидетельствующая о получении груза, является

- a) доказательством prima facie получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях; и
- b) убедительным доказательством получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях,
 - [i] если оборотный транспортный документ и оборотная транспортная электронная запись переданы третьей стороне, действующей добросовестно, [или

Вариант А пункта (b)(ii)¹⁵²

- ii) если лицо, действующее добросовестно, оплатило стоимость или иным образом изменило свое положение, полагаясь на описание груза в договорных условиях.]

Вариант В пункта (b)(ii)

- ii) если не было выдано оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи и грузополучатель

¹⁵² Вариант А подпункта (b)(ii) основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21.

закупил и оплатил товар, полагаясь на описание товара в договорных условиях.]¹⁵³

Статья 44. Значение оговорок в качестве доказательства

Если договорные условия содержат оговорку, которая отвечает требованиям статьи 41, то транспортный документ или транспортная электронная запись не является доказательством *prima facie* или убедительным доказательством в соответствии со статьей 43 в той мере, в какой в отношении описания груза сделана оговорка¹⁵⁴.

[Статья 45. "Предоплата фрахта"¹⁵⁵

Если договорные условия в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи содержат указание "фрахт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то ни держатель, ни грузополучатель не несут ответственности за уплату фрахта. Настоящая статья

¹⁵³ Как отмечается в сноске 145 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в Рабочей группе возобладало мнение о том, что подпункт (b)(ii) следует сохранить в квадратных скобках и что следует обратиться к Секретариату с просьбой внести в этот подпункт необходимые изменения с должным учетом высказанных мнений и сделанных предложений, упомянутых в пунктах 45–47 документа A/CN.9/526. Вариант В был предложен в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 в ответ на озабоченность по поводу того, что вариант А, как представляется, привносит новый вид использования необоротных документов, который неизвестен в европейском праве.

¹⁵⁴ Как отмечается в сноске 146 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть альтернативную формулировку статьи 47, предложенную в пунктах 153 и 154 документа A/CN.9/WG.III/WP.21:

"Если договорные условия содержат оговорку, то транспортный документ не является доказательством *prima facie* или убедительным доказательством в соответствии со статьей 46, если оговорка сделана в отношении описания груза и такая оговорка является "действительной" в соответствии с пунктом 2".

В таком случае необходимо будет добавить новое положение, возможно, в качестве пункта 2, следующего содержания:

"Оговорка в договорных условиях является действительной для целей пункта 1 при следующих обстоятельствах:

- а) в отношении неконтейнерных грузов оговорка, которая соответствует требованиям статьи 44, будет действительна согласно своим условиям;
- б) в отношении грузов, поставленных в закрытых контейнерах, оговорка, которая соответствует требованиям статьи 44, будет действительна согласно своим условиям, если
 - i) перевозчик или исполняющая сторона сдает контейнер целым и неповрежденным, за исключением таких повреждений контейнера, которые не имеют причинно-следственной связи с любой утратой или повреждением груза; и
 - ii) не существует доказательств того, что после получения контейнера перевозчиком или исполняющей стороной он был вскрыт до сдачи, за исключением случаев, когда
 - 1) контейнер был вскрыт для целей осмотра,
 - 2) инспекция была надлежащим образом засвидетельствована,
 - 3) контейнер был вновь надлежащим образом закрыт после осмотра и был вновь опечатан, если он был опечатан до осмотра".

¹⁵⁵ Прежний проект пункта 44(1), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, сохранен, как было решено (см. пункты 162–164 документа A/CN.9/552), в проекте статьи 45.

не применяется, если держатель или грузополучатель выступает также грузоотправителем по договору.]

ГЛАВА 10. СДАЧА ГРУЗА ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЮ¹⁵⁶

Статья 46. Обязательство принять поставку

Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель [осуществляющий любое из своих прав в соответствии с договором перевозки,]¹⁵⁷ должен принять поставку груза в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 11(4). [Если грузополучатель в нарушение своего обязательства оставляет груз на попечении перевозчика или исполняющей стороны, перевозчик или исполняющая сторона действуют в отношении груза как агенты грузополучателя, но не несут никакой ответственности за утрату или повреждение такого груза, если такая утрата или повреждение не явились результатом личного действия или бездействия перевозчика [или исполняющей стороны]¹⁵⁸, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.]¹⁵⁹

Статья 47. Обязательство подтвердить сдачу груза

По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которая сдает груз, грузополучатель должен подтвердить получение¹⁶⁰ груза от перевозчика или исполняющей стороны таким образом, как это принято в месте назначения.

¹⁵⁶ Первоначальный текст настоящей главы с улучшениями и исправлениями редакционного характера, выделенными подчеркиванием и перечеркиванием, взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32.

¹⁵⁷ Как отмечается в сноске 160 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было отдано предпочтение порядку, при котором обязательство принять сдачу груза не будет зависеть от осуществления какого-либо права грузополучателем, а будет носить безусловный характер.

¹⁵⁸ Как отмечается в сноске 161 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, поскольку была выражена обеспокоенность в связи с тем, что согласно второму предложению текста проекта статьи 46 ответственность исполняющих сторон может возникнуть в результате действия или бездействия перевозчика, было предложено разъяснить этот момент с помощью добавления формулировки "или исполняющей стороны" после слов "личного действия или бездействия перевозчика".

¹⁵⁹ Как отмечается в сноске 162 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было высказано мнение о возможности объединения проекта статьи 46 и проектов статей 51, 52 и 53 или же, с тем чтобы смягчить неясности, вызываемые взаимодействием проекта статьи 49 и проектов статей 51, 52 и 53, исключения второго предложения проекта статьи 46 и сохранения проектов статей 51, 52 и 53 в качестве самостоятельных положений. Был выбран второй из этих альтернативных вариантов, а последнее предложение было заключено в квадратные скобки.

¹⁶⁰ Было сочтено, что исключение фразы "подтверждает сдачу" и ее замена фразой "должен подтвердить получение" являются предпочтительными, поскольку грузополучатель может подтвердить свое собственное действие, но не исполнение обязательства перевозчика.

Статья 48. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдана, применяются следующие пункты:

а) если наименование и адрес грузополучателя не указаны в договорных условиях, то распоряжающаяся сторона должна сообщить перевозчику об этом до или после прибытия груза в место назначения¹⁶¹;

Вариант А пункта (b)¹⁶²

б) перевозчик должен сдать груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 11(4), по предъявлении грузополучателем надлежащего удостоверения¹⁶³;

Вариант В пункта (b)

б) перевозчик должен сдать груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 11(4). В качестве обязательного условия для сдачи груза грузополучатель должен предъявить надлежащее удостоверение;

Вариант С пункта (b)

б) перевозчик должен сдать груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 11(4). Перевозчик может отказать в сдаче груза, если грузополучатель не предъявляет надлежащего удостоверения;

с) если грузополучатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик должен соответствующим образом уведомить распоряжающуюся сторону или, если, предприняв разумные усилия, он не может определить или найти распоряжающуюся сторону, – грузоотправителя по договору. В таком случае распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору должны дать перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, определить и найти распоряжающуюся сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается лицо, указанное в статье 34. Перевозчик, сдающий груз по инструкции распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору, согласно

¹⁶¹ Как отмечается в сноске 164 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, предложение, упомянутое в пункте 75 документа A/CN.9/526, относительно личности грузополучателя учтено в тексте. См. также сноску к проекту подпункта 38(1)(f) выше.

¹⁶² Как отмечается в сноске 165 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, вариант А пункта (b) основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21.

¹⁶³ Как отмечается в сноске 166 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, упомянутое в пункте 76 документа A/CN.9/526 предложение пересмотреть пункт (b), включив в него ссылку на право перевозчика отказать в сдаче в случае непредъявления надлежащего удостоверения, не устанавливая при этом такого обязательства перевозчика, было учтено в тексте как варианта В, так и варианта С.

настоящему пункту освобождается от своих обязательств по сдаче груза согласно договору перевозки¹⁶⁴.

Статья 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана, применяются следующие пункты:

а) i) без ущерба для положений статьи 46 держатель оборотного транспортного документа вправе требовать от перевозчика сдачи груза после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик должен сдать груз в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 11(4), такому держателю против возврата оборотного транспортного документа. В том случае, если было выдано более одного оригинала оборотного транспортного документа, достаточно вернуть один оригинал, и другие оригиналы утрачивают силу или перестают быть действительными;

ii) без ущерба для положений статьи 46 держатель оборотной транспортной электронной записи вправе требовать от перевозчика сдачи груза после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик должен сдать груз в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 11(4), такому держателю, если он доказывает в соответствии с процедурами, указанными в статье 6, что он является держателем транспортной электронной записи. После такой сдачи груза транспортная электронная запись утрачивает силу или действительность¹⁶⁵;

б) если держатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик соответствующим образом уведомляет распоряжающуюся сторону или, если, предприняв разумные усилия, он не может определить или найти распоряжающуюся сторону, – грузоотправителя по договору. В таком случае распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору должны дать перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, определить и найти распоряжающуюся сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается лицо, указанное в статье 34¹⁶⁶;

¹⁶⁴ Как отмечается в сноске 167 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, при рассмотрении проекта пункта 49(b) и (c) было выдвинуто предложение о том, чтобы принцип, закрепленный в этом пункте, применялся также в случаях, когда оборотный транспортный документ не выдается. Соответствующее положение было добавлено в качестве пункта (c).

¹⁶⁵ Как отмечается в сноске 168 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, с учетом упомянутого в пункте 80 документа A/CN.9/526 предостережения в связи с тем, что Рабочей группе потребуется тщательно изучить вопрос о сбалансированности различных прав и обязательств, а также об их последствиях в том, что касается сторон, с тем чтобы согласовать верный уровень такой сбалансированности и достичь действенного решения, Рабочая группа, как отмечается в пункте 81 документа A/CN.9/526, сочла содержание пунктов (a)(i) и (ii) в целом приемлемым.

¹⁶⁶ Как отмечается в сноске 169 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, предположение, упомянутое в пункте 82 документа A/CN.9/526, о том, что на перевозчике должно лежать обязательство

с) [независимо от пункта (d),]¹⁶⁷ перевозчик, сдающий груз по инструкции распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору в соответствии с пунктом (b), освобождается от своих обязательств по сдаче груза держателю¹⁶⁸ согласно договору перевозки, независимо от того, был ли возвращен ему оборотный транспортный документ или смогло ли лицо, требующее сдать груз согласно оборотной транспортной электронной записи, доказать в соответствии с процедурами, указанными в статье 6, что оно является держателем;

Вариант А пункта (d)¹⁶⁹

d) [за исключением случаев, предусмотренных в пункте (c),]¹⁷⁰ если сдача груза перевозчиком в месте назначения производится без возврата оборотного транспортного документа перевозчику или без доказывания, упомянутого в пункте (a)(ii), то лицо, которое становится держателем после сдачи груза перевозчиком грузополучателю или лицу, имеющему права на такой груз в соответствии с любым договором или другим соглашением, помимо договора перевозки, приобретает права [по отношению к перевозчику]¹⁷¹ в соответствии с договором перевозки только в том случае, если: i) передача оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи была произведена в соответствии с договором или другими соглашениями, заключенными до

принять оборотный транспортный документ и что, если держатель документа не предъявляет требования о сдаче груза, перевозчик должен быть обязан уведомить распоряжающуюся сторону, как представляется, уже учтено в тексте пункта (b).

¹⁶⁷ Как отмечается в сноске 170 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, были высказаны сомнения относительно совместного применения пунктов (c) и (d), поскольку добросовестный держатель, как это рассматривается в последнем положении, приобретает определенную юридическую защиту, однако юридическое положение держателя остается неясным. Связь между пунктами (c) и (d) уже существует, поскольку пункт (c) начинается словами "Несмотря на положения пункта (d)". Возможны также другие альтернативные варианты, например, начать подпункт (d) словами "за исключением случаев, предусмотренных" или же добавить в конце этого пункта новое предложение следующего содержания: "Положения настоящего пункта (d) не применяются, когда груз сдается перевозчиком в соответствии с пунктом (c) настоящей статьи". Различные альтернативные варианты временно заключены в квадратные скобки.

¹⁶⁸ Предлагается снять квадратные скобки вокруг слова "держателю", которые имеются в первоначальном тексте в документе A/CN.9/WG.III/WP.21, и сохранить эту фразу для уточнения текста.

¹⁶⁹ Вариантом А является пересмотренный, как указано, текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

¹⁷⁰ См. выше, сноска 167.

¹⁷¹ Как отмечается в сноске 172 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, первый упомянутый в пункте 88 документа A/CN.9/526 момент, вызвавший обеспокоенность, состоял в том, чтобы четко определить права держателя, во владении которого находится оборотный транспортный документ после сдачи груза. Эту проблему можно решить, указав в подпункте (d), что права приобретаются по отношению к перевозчику, и поэтому соответствующая формулировка включена в это положение. Можно также добавить, что такие права возникают в результате невыполнения перевозчиком его обязательств в соответствии с проектом статьи 13, однако это, возможно, является нежелательным. Кроме того, обращается внимание на новое более широкое положение, предложенное выше для проекта статьи 61. В отношении второго вопроса, вызвавшего обеспокоенность, как это отмечается в пункте 88 документа A/CN.9/526, в связи с неясностью формулировки "не мог разумно знать о такой сдаче", никаких конкретных положений не предлагается.

такой сдачи груза; или ii) такому лицу в момент, когда оно стало держателем, не было известно или он не мог разумно знать о такой сдаче. [Настоящий пункт не применяется, когда груз сдается перевозчиком в соответствии с пунктом (с).]¹⁷²;

Вариант В пункта (d), который охватывает пункты (d) и (e)¹⁷³

d) если груз сдается в соответствии с пунктом (с), то лицо, которое становится держателем после сдачи груза перевозчиком грузополучателю или лицу, имеющему права на такой груз в соответствии с любым договором или другим соглашением, помимо договора перевозки, приобретает права по отношению к перевозчику в соответствии с договором перевозки, иные, чем право требовать сдачи груза, только в том случае, если передача оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи была произведена в соответствии с договором или другими соглашениями, заключенными до такой сдачи груза.

e) несмотря на пункты (с) и (d), держатель, которому в момент, когда он стал держателем, не было известно или он не мог разумно знать о такой сдаче, приобретает права, предусмотренные в оборотном транспортном документе или в оборотной транспортной электронной записи.

*Статья 50. Непредоставление надлежащих инструкций*¹⁷⁴

Если распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не дают перевозчику надлежащих инструкций согласно статьям 48 и 49 или если распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не могут быть найдены¹⁷⁵, перевозчик вправе, без ущерба для любых других средств правовой защиты, которыми может обладать перевозчик в отношении такой распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору, воспользоваться своими правами в соответствии со статьями 51, 52 и 53.

Статья 51. Случаи, когда груз не может быть сдан

1. Перевозчик вправе осуществить права и средства правовой защиты, указанные в пункте 2, на риск и за счет¹⁷⁶ лица, имеющего права на груз, если груз прибывает в место назначения и

¹⁷² См. выше, сноска 167.

¹⁷³ Вариант В предлагается в качестве улучшенной формулировки принципов, изложенных в варианте А.

¹⁷⁴ Предполагается, что данный текст будет более ясным в результате включения текста проекта пункта 49(e) в отдельную статью, т.е. в качестве проекта статьи 50.

¹⁷⁵ Как отмечается в сноске 174 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, этот текст добавлен с учетом предложения, упомянутого в пункте 89 документа A/CN.9/526, привести пункт (e) в соответствие с пунктом (b) за счет включения такой формулировки. Дополнительные изменения были включены, а квадратные скобки сняты в целях уточнения текста.

¹⁷⁶ Как отмечается в сноске 176 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было высказано мнение о том, что осуществление перевозчиком своих прав согласно проекту статьи 51 может привести к дополнительным расходам, помимо тех, которые возникают из утраты или повреждения, и что стоимость груза может в определенных случаях не покрывать

а) грузополучатель фактически не принимает груз согласно настоящей главе в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 11(4), [и не было заключено никакого прямого или косвенного договора между перевозчиком или исполняющей стороной и грузополучателем в отношении хранения груза]¹⁷⁷; или

б) перевозчику не разрешается в соответствии с применимым законодательством или нормативными актами сдавать груз грузополучателю.

2. Правами и средствами правовой защиты, упоминаемыми в пункте 1, являются следующие права и средства:

а) поместить груз на склад в любом приемлемом месте;

б) распаковать груз, если он упакован в контейнеры, или принять другие меры в отношении груза, которые, по мнению перевозчика, могут разумно потребоваться при сложившихся обстоятельствах; или

в) способствовать продаже груза в соответствии с практикой или требованиями, предусмотренными согласно законодательству или нормативным актам того места, где находится груз в данный момент.

3. Если груз продается в соответствии с пунктом 2(с), перевозчик должен удерживать доходы от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз, при условии вычета суммы на возмещение любых расходов, понесенных в связи с грузом, и любых других сумм, которые причитаются перевозчику.

Статья 52. Уведомление о прибытии груза в место назначения

Перевозчику разрешается воспользоваться правами, указанными в статье 51, только после того, как он направил либо лицу, которое указано в договорных условиях в качестве лица, которому должно быть дано уведомление по прибытии груза в место назначения, если такое лицо указывается, либо грузополучателю, либо, в противном случае, распоряжающейся стороне или грузоотправителю по договору, разумное предварительное¹⁷⁸ уведомление о том, что груз прибыл в место назначения.

понесенных затрат. Для решения этой проблемы в пункт 1 включена формулировка "и за счет".

¹⁷⁷ Как отмечается в сноске 175 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, была выражена обеспокоенность в связи с использованием формулировки "не было заключено никакого прямого или косвенного договора между перевозчиком или исполняющей стороной и грузополучателем после договора перевозки", которая является неясной, поскольку она может быть истолкована как касающаяся договора складирования, если он подпадает под категорию "после договора перевозки"; кроме того, было указано, что затруднение с точки зрения понимания вызывает и концепция "прямого или косвенного". Поэтому эта формулировка заключена в квадратные скобки и в будущем может быть исключена.

¹⁷⁸ Как отмечается в сноске 177 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, был поднят вопрос о том, почему необходимым является только уведомление и почему перевозчик не должен ожидать ответа или реакции от лица, получающего уведомление, до осуществления своих прав. Включение формулировки "разумное предварительное" перед словом "уведомление" в проекте статьи 52 призвано решить эту проблему.

Статья 53. Ответственность перевозчика за груз, который не может быть сдан

При осуществлении своих прав, указанных в статье 51(2), перевозчик или исполняющая сторона несет ответственность¹⁷⁹ за утрату или повреждение груза только в том случае, если утрата или повреждение не явились результатом [действия или бездействия перевозчика или исполняющей стороны, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения]¹⁸⁰.

ГЛАВА 11. ПРАВО РАСПОРЯЖАТЬСЯ ГРУЗОМ¹⁸¹

Статья 54. Определение права распоряжаться грузом

Право распоряжаться грузом [означает] [включает] право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении груза в течение периода его ответственности, как он указан в статье 11(1).]¹⁸² Такое право включает следующие права и ограничивается ими:

- а) право давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки¹⁸³;
- б) право требовать сдачи груза [до его прибытия в место назначения] [в промежуточном порту или месте на маршруте следования]¹⁸⁴; и

¹⁷⁹ Как отмечается в сноске 178 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 94 документа A/CN.9/526 было высказано предостережение в связи с тем, что текст проекта статьи 53 может быть истолкован как предполагающий, будто бы действие или бездействие перевозчика может привести к возникновению ответственности исполняющей стороны. Исключение слов "действуют в качестве агента лица, имеющего права на груз, однако они не несут никакой ответственности" и включение слов "несет ответственность ... только в том случае" призвано решить эту проблему.

¹⁸⁰ Как отмечается в сноске 179 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было предложено включить слова "или исполняющей стороны" после формулировки "личного действия или бездействия перевозчика" и исключить слово "личного". Оба эти предложения учтены в тексте.

¹⁸¹ Первоначальный текст этой главы с предложенными улучшениями редакционного характера, предлагаемыми вариантами и исправлениями, выделенными подчеркиванием или вычеркиванием, взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32.

¹⁸² Как отмечается в сноске 181 документа A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, не следует ли несколько изменить это предложение текста и перенести в проект пункта 1(1) определение "права распоряжаться грузом".

¹⁸³ Как отмечается в сноске 182 документа A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 102 документа A/CN.9/526 была выражена озабоченность по поводу того, что формулировка "давать или изменять инструкции ..., которые не представляют собой изменения договора перевозки" может толковаться как противоречивая. В ответ было указано, что следует провести четкое различие по существу между тем, что указывается как незначительное или "обычное" изменение инструкций, данных в отношении груза, и более существенным изменением договора перевозки. Было высказано предположение о том, что перенос пункта (d) в отдельный проект статьи 55 может снять эту озабоченность.

¹⁸⁴ Предложенный в квадратных скобках альтернативный вариант призван уточнить, что сдача груза до его прибытия в место назначения не означает какого-либо изменения места назначения, но означает лишь сдачу груза в каком-либо месте на маршруте следования.

с) право заменять грузополучателя любым другим лицом, включая распоряжающуюся сторону¹⁸⁵.

[Статья 55. Изменения в договоре перевозки]

1. Распоряжающаяся сторона является единственным лицом, которое может осуществлять право распоряжаться грузом и может договариваться с перевозчиком об ином изменении договора перевозки, чем изменения, указанные в статье 54(b) и (с)¹⁸⁶.

2. Любое изменение в договоре перевозки, в том числе изменения, указанные в статье 54(b) и (с), в момент, когда они становятся действительными, должны быть указаны в [оборотном] транспортном документе или включены в [оборотную] транспортную электронную запись и должны быть парафированы или подписаны в соответствии со статьей 39¹⁸⁷.]

Статья 56. Применимые правила, основанные на выданном транспортном документе или транспортной электронной записи

1. Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается, то применяются следующие правила:

а) грузоотправитель по договору является распоряжающейся стороной, если только грузоотправитель по договору [и грузополучатель не договариваются о том, что распоряжающейся стороной является какое-либо другое лицо и грузоотправитель по договору уведомляет об этом перевозчика. Грузоотправитель по договору и грузополучатель могут договориться о том, что распоряжающейся стороной является грузополучатель] [не назначает распоряжающейся стороной грузополучателя или другое лицо]¹⁸⁸;

¹⁸⁵ Как отмечается в сноске 180 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 103 документа A/CN.9/526 была выражена озабоченность по поводу того, что пункт (d) следует исключить, с тем чтобы сохранить односторонний характер любых инструкций, которые может дать перевозчику распоряжающаяся сторона, в отличие от любых изменений применительно к условиям договора перевозки, которые потребуют взаимного согласия сторон договора. В ответ было указано, что это положение выполняет полезную функцию в связи с определением права распоряжаться грузом, поскольку в нем четко устанавливается, что распоряжающаяся сторона в ходе перевозки должна рассматриваться в качестве контрагента перевозчика. Для учета этой озабоченности и во избежание путаницы между правом распоряжаться грузом и правом договариваться с перевозчиком об изменении договора перевозки предлагается перенести прежний пункт 54(d) в отдельный проект статьи 55. Следует также отметить, что первое предложение вводного текста потребуется изменить, если основывающееся на нем определение будет включено в проект пункта 1(l).

¹⁸⁶ Пункт 1 включает прежний пункт 54(d), а также соответствующий текст для того, чтобы подчеркнуть исключительность положения распоряжающейся стороны.

¹⁸⁷ Пункт 2 предлагается в качестве пункта, целесообразного для обеспечения того, чтобы изменения в договоре перевозки подписывались или, по крайней мере, парафировались согласно нынешней практике. Если это предложение будет принято Рабочей группой, то предлагается сделать ссылку на требование проекта статьи 39 в отношении подписи. Проекты пунктов 56(2)(d) и (3)(с) были исключены с учетом данного предложенного пункта 2.

¹⁸⁸ Как отмечается в сноске 184 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 105 документа A/CN.9/526 был поставлен вопрос о причинах, по которым для назначения

b) распоряжающаяся сторона вправе передать право распоряжаться грузом другому лицу, и при такой передаче сторона, передающая право, утрачивает свое право распоряжаться грузом. Сторона, передающая право, [или сторона, которой передается право,] [или, если это допускает применимое законодательство, сторона, которой передается право]¹⁸⁹ должна уведомить перевозчика о такой передаче;

c) если распоряжающаяся сторона осуществляет право распоряжаться грузом в соответствии со статьей 54, то она должна представить надлежащие удостоверяющие документы;

[d) право распоряжаться грузом [прекращается] [передается грузополучателю], когда груз прибывает в место назначения и грузополучатель просит сдать груз.]¹⁹⁰

2. Если оборотный транспортный документ выдается, то применяются следующие правила:

a) держатель или, в случае выдачи более чем одного оригинала одного оборотного транспортного документа, держатель всех оригиналов является единственной распоряжающейся стороной;

b) держатель вправе передать право распоряжаться грузом путем передачи оборотного транспортного документа другому лицу в соответствии со статьей 61, и после такой передачи сторона, передающая право, утрачивает свое

распоряжающейся стороной иного лица, чем грузоотправитель по договору, требуется согласие грузополучателя, если грузополучатель не является стороной договора перевозки. Было также указано, что если согласно договору распоряжающейся стороной является грузоотправитель по договору, то в соответствии с пунктом 1(b) ему предоставляется право в одностороннем порядке передавать свое право распоряжаться грузом любому другому лицу. Эти замечания были учтены путем заключения формулировки, следующей после слов "если только грузоотправитель по договору", в квадратные скобки для возможного исключения, а также путем включения вместо этого в квадратных скобках текста "назначает распоряжающейся стороной грузополучателя или другое лицо".

¹⁸⁹ Как отмечается в сноске 185 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, упомянутая в пункте 107 документа A/CN.9/526 обеспокоенность в отношении того, что в ряде стран переход права распоряжаться грузом не может производиться лишь в результате простого направления уведомления перевозчику лицом, которому это право передается, может быть учтено в результате исключения слов "или сторона, которой передается право" в пункте 1(b). Эта формулировка заключена в квадратные скобки, наряду с альтернативным текстом, в соответствии с тем, что одобрено для дальнейшего обсуждения в проекте статьи 63.

¹⁹⁰ Как отмечается в сноске 186 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, распоряжающаяся сторона сохраняет право распоряжаться грузом до его окончательной сдачи. Тем не менее в проекте статьи 56 ничего не говорится о моменте, до которого можно пользоваться правом распоряжаться грузом в случае выдачи необоротного транспортного документа или транспортной электронной записи. Для учета этого замечания, как представляется, можно было бы включить определенную формулировку, и поэтому в текст добавлен пункт 1(d). Тем не менее следует отметить, что в пункте 106 документа A/CN.9/526 упоминается также мнение о том, что в результате этого может быть нанесен ущерб наиболее распространенной практике, когда грузоотправитель по договору дает перевозчику инструкцию не сдавать груз до получения от грузоотправителя по договору подтверждения того, что платеж за груз был осуществлен. Кроме того, поскольку в статье 54 указывается, что право распоряжаться грузом представляет собой право давать перевозчику инструкции в течение периода ответственности в соответствии со статьей 11, возможно, не требуется указывать, когда прекращается право распоряжаться грузом.

право распоряжаться грузом. Если было выдано более одного оригинала такого документа, то для осуществления передачи права распоряжаться грузом должны быть переданы все оригиналы;

с) для осуществления права распоряжаться грузом держатель должен, если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, предъявить оборотный транспортный документ перевозчику. Если выдано более одного оригинала такого документа, предъявляются все оригиналы [за исключением тех оригиналов, держателем которых уже является перевозчик от имени лица, желающего реализовать право распоряжаться грузом], ибо в противном случае право распоряжаться грузом не может быть осуществлено¹⁹¹;

3. Если оборотная транспортная электронная запись выдается, то:

а) держатель является единственной распоряжающейся стороной и вправе передать право распоряжаться грузом другому лицу на основе передачи оборотной транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в статье 6, и после такой передачи сторона, передающая право, утрачивает свое право распоряжаться грузом;

б) для осуществления права распоряжаться грузом держатель должен, если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, доказать, действуя в соответствии с процедурами, указанными в статье 6, что он является держателем.

4. Несмотря на положения статьи 63¹⁹², лицо, не являющееся грузоотправителем по договору или лицом, указанным в статье 34, которое передало право распоряжаться грузом, не воспользовавшись таким правом, освобождается после такой передачи от ответственности, которая возлагается на распоряжающуюся сторону в соответствии с договором перевозки или настоящей Конвенцией.

¹⁹¹ Как отмечается в сноске 188 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа согласилась с тем, что в пункте 2(с) не уделяется достаточного внимания последствиям ситуации, когда держатель не предъявляет перевозчику всех экземпляров оборотного документа, и что в подобном случае перевозчик должен иметь право отказать в выполнении инструкций, которые были даны распоряжающейся стороной. Рабочая группа в основном поддержала мнение о том, что в случае, если распоряжающаяся сторона не предъявляет всех экземпляров коносамента, право распоряжаться грузом не может быть осуществлено, и что к правилу, согласно которому распоряжающаяся сторона должна предъявить все экземпляры коносамента, следует предусмотреть исключение для ситуаций, когда один экземпляр коносамента уже находится в руках перевозчика. Для учета этих замечаний предлагается включить соответствующие формулировки в пункт 2(с).

¹⁹² Была сделана ссылка на проект статьи 62 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, который был заменен проектом статьи 61 бис, номер которого был изменен на проект статьи 63.

*Статья 57. Выполнение инструкций перевозчиком*Вариант А пункта 1, включая пункт 1 бис¹⁹³

1. С учетом положений пунктов 1 бис, 2 и 3 перевозчик должен выполнить любую инструкцию, указанную в статье 54¹⁹⁴, если она

а) может быть разумно выполнена в соответствии с ее условиями в тот момент, когда такая инструкция достигает лица, обязанного ее выполнить;

б) не будет приводить к нарушению обычных операций перевозчика или исполняющей стороны; и

с) не будет сопряжена с какими-либо дополнительными расходами, утратой или ущербом для перевозчика, исполняющей стороны или любого лица, имеющего интерес в других грузах, перевозимых этим же рейсом,

1 бис. Если можно разумно предполагать, что одно или несколько условий, указанных в подпунктах (а), (б) и (с), не соблюдаются, перевозчик не несет никаких обязательств по выполнению такой инструкции¹⁹⁵.

Вариант В пункта 1

1. С учетом положений пунктов 2 и 3 перевозчик обязан выполнить инструкции, указанные в статье 54¹⁹⁶, если:

а) лицо, дающее такие инструкции, вправе осуществлять право распоряжаться грузом;

б) такие инструкции могут быть разумно выполнены в соответствии с их условиями в тот момент, когда они достигают перевозчика; и

с) такие инструкции не будут приводить к нарушению обычных операций перевозчика или исполняющей стороны¹⁹⁷.

¹⁹³ Вариант А пункта 1 основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21. Как отмечается в сноске 192 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа пришла к общему мнению о том, что пункт 1 следует пересмотреть, с тем чтобы отразить мнения и предложения, изложенные в пунктах 114–116. Было решено, что в новой структуре этого пункта следует рассмотреть, во-первых, обстоятельства, при которых перевозчик должен придерживаться инструкций, полученных от распоряжающейся стороны, а затем последствия исполнения или неисполнения таких инструкций. Секретариату было предложено подготовить пересмотренный проект этого положения с возможными вариантами для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

¹⁹⁴ Ссылка на "(а), (б) или (с)" была исключена с учетом предложения редакционного характера перенести пункт 54(d) в отдельное положение в проекте статьи 55.

¹⁹⁵ Пункт 1 бис был разработан на основе последнего предложения текста варианта А пункта 1 исключительно в качестве предложения редакционного характера без внесения существенных изменений.

¹⁹⁶ См. выше, сноска 194.

¹⁹⁷ Вариант В был предложен в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 в ответ на озабоченность, выраженную в сноске 193 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32. Во избежание противоречия между пунктом 1(с) и проектом статьи 54(б) в отношении права распоряжаться грузом и возможного возникновения "дополнительных расходов", было предложено либо предусмотреть такой порядок, при котором перевозчик не будет нести обязательство

2. В любом случае распоряжающаяся сторона должна возместить¹⁹⁸ перевозчику, исполняющим сторонам и любому лицу, имеющему интерес в других грузах, перевозимых этим же рейсом, любые дополнительные расходы, которые они могут понести, и должна гарантировать им возмещение любой утраты или повреждения, которые могут произойти в результате выполнения ими любой инструкции в соответствии с настоящей статьей¹⁹⁹.

3. По просьбе перевозчика, распоряжающаяся сторона должна предоставить обеспечение²⁰⁰ в отношении суммы разумно ожидаемых дополнительных расходов, утраты или повреждения. [Перевозчик вправе получить обеспечение от распоряжающейся стороны,] если он:

а) разумно ожидает, что исполнение какой-либо инструкции в соответствии с настоящей статьей будет сопряжено с дополнительными расходами, утратой или повреждениями; и

б) тем не менее желает исполнить такую инструкцию.]

4. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза в результате неисполнения им инструкций распоряжающейся стороны в нарушение его обязательства в соответствии с пунктом 1²⁰¹.

выполнять инструкцию, полученную согласно проекту статьи 54(b), либо ограничить в пункте 1(c) обязательство перевозчика выполнять полученные распоряжения теми случаями, когда инструкция не приведет к "существенным" дополнительным расходам. Кроме того, как отмечается в пункте 115 документа A/CN.9/526, широкую поддержку в Рабочей группе получило предложение об исключении пункта 1(c). С учетом этих предложений формулировку пункта 1 можно было бы изменить, как это указано выше, а право перевозчика в соответствии с пунктом 3 можно было бы сделать более жестким, как это отмечается ниже, сноска 200. Кроме того, пункт 1(c) был исключен.

¹⁹⁸ Как отмечается в сноске 194 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, использование концепции "гарантии возмещения" может ненадлежащим образом создать впечатление о том, что распоряжающаяся сторона может стать субъектом ответственности и что эту концепцию следует заменить концепцией "вознаграждение", которая в большей степени соответствует правомерному использованию права на распоряжение грузом распоряжающейся стороной.

¹⁹⁹ Как отмечается в сноске 195 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, изменения формулировки пункта 2 были произведены с учетом предложения, изложенного в пункте 117 документа A/CN.9/526, о том, что в новой структуре этого пункта следует рассмотреть, во-первых, обстоятельства, при которых перевозчик должен придерживаться инструкций, полученных от распоряжающейся стороны, а затем последствия исполнения или неисполнения таких инструкций.

²⁰⁰ Как отмечается в сноске 196 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, хотя пункт 3 был сочтен "в целом приемлемым", как указано в пункте 119 документа A/CN.9/526, вышеизложенные изменения были внесены с учетом замечаний по проекту пункта 57(1). См. выше, сноска 197.

²⁰¹ Как отмечается в сноске 197 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, был поднят вопрос относительно природы обязательства, накладываемого на перевозчика согласно проекту статьи 57, а также вопрос о том, должен ли перевозчик нести обязательство исполнить распоряжение или же на нем должно лежать менее строгое обязательство предпринять максимальные усилия по выполнению инструкций, полученных от распоряжающейся стороны. Было высказано мнение о том, что предпочтение следует отдать первому, более жесткому виду обязательства. В то же время перевозчик не должен нести последствий неисполнения, если он сможет продемонстрировать, что он предпринял разумные усилия по выполнению инструкций или что ее выполнение было бы неразумным с учетом фактических обстоятельств. Что касается последствий неисполнения, то было высказано предположение о

Статья 58. Подразумеваемая сдача груза

Груз, который сдается во исполнение инструкции в соответствии со статьей 54(b), считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения главы 10, касающиеся такой сдачи груза.

Статья 59. Обязательство в отношении предоставления информации, инструкций или документов перевозчику

Если в течение периода, когда груз находится в ведении перевозчика или исполняющей стороны, перевозчику или исполняющей стороне разумно требуется информация, инструкции или документы в дополнение к информации, инструкциям или документам, указанным в статье 30(a), распоряжающаяся сторона, по просьбе перевозчика или такой исполняющей стороны, должна предоставить такую информацию²⁰². Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии идентифицировать и найти распоряжающуюся сторону или если распоряжающаяся сторона не в состоянии предоставить надлежащую информацию, инструкции или документы перевозчику, то это должен сделать грузоотправитель по договору или лицо, указанное в статье 34.

Статья 60. Отход от положений по договоренности

Стороны по взаимной договоренности могут отходить от положений статей 54(b) и (c) и 57. Стороны могут также ограничивать или исключать возможность передачи права распоряжаться грузом, упомянутой в статье 56(1)(b). Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается, то любая договоренность, упоминаемая в настоящей статье, должна быть указана в договорных условиях или включена²⁰³ в них.

том, что в проекте документа этот вопрос должен регулироваться более конкретно, например на основе установления вида ответственности, лежащей на перевозчике, и последствий неисполнения инструкций для последующего исполнения договора. С учетом этих мнений был добавлен новый пункт 4. Что касается последствий неисполнения инструкции, то в тех случаях, когда такое исполнение должно было быть обеспечено, несомненно, предполагается, что косвенное намерение состояло в том, чтобы предусмотреть ответственность перевозчика за причиненный ущерб. Если Рабочая группа решит включить соответствующее положение, она, возможно, пожелает также рассмотреть вопрос о том, следует ли предусмотреть определенное ограничение такой ответственности.

²⁰² Как отмечается в сноске 199 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, предложение добавить ссылку на исполняющую сторону в дополнение к перевозчику получило общую поддержку. Кроме того, с учетом рекомендации, упомянутой в пункте 123 документа A/CN.9/526, были внесены изменения, с тем чтобы разъяснить формулировку проекта статьи 59.

²⁰³ Как отмечается в сноске 200 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, широкую поддержку в Рабочей группе получило предложение избежать в пересмотренном проекте статьи 60 создания впечатления о том, будто бы устанавливаются какие-либо ограничения свободы сторон отходить от положений главы 11. Кроме того, как представляется, абсолютно ясно, что последнее предложение проекта статьи 60 должно применяться только в том случае, если оборотный документ или транспортная электронная запись выдается. Поэтому данный случай упомянут в пересмотренном тексте наряду с предложенным указанием на договоренности, включаемые путем ссылки.

ГЛАВА 12. ПЕРЕДАЧА ПРАВ²⁰⁴

Статья 61. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается

1. Если оборотный транспортный документ выдается, то его держатель вправе передать права, закрепленные в этом документе, путем передачи этого документа другому лицу:

а) если документ является ордерным, – на основе надлежащего индоссамента либо такому другому лицу, либо в бланковой форме, или,

б) если документ является документом на предъявителя или документом с бланковым индоссаментом, – без индоссамента, или,

с) если документ выдается приказу поименованного лица и передача осуществляется между первым держателем и таким поименованным лицом, – без индоссамента²⁰⁵.

2. Если оборотная транспортная электронная запись выдается, то ее держатель вправе передать права, закрепленные в этой транспортной электронной записи, независимо от того, выдана ли она по приказу или приказу поименованного лица путем передачи транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в статье 6²⁰⁶.

Статья 62. Ответственность держателя

1. Без ущерба для положений статьи 59 любой держатель, не являющийся грузоотправителем по договору и не пользующийся каким-либо правом в соответствии с договором перевозки, не принимает на себя никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем.

2. Любой держатель, который не является грузоотправителем по договору и не пользуется каким-либо правом в соответствии с договором перевозки, принимает на себя [любые обязательства по договору перевозки в той мере, в какой такие обязательства включены в оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись или подтверждаются в них] [обязательства, возлагаемые на распоряжающуюся сторону в соответствии с главой 11, и обязательства, возлагаемые на грузоотправителя по договору в отношении уплаты фрахта, мертвого фрахта, демереджа и компенсации за задержание в той мере, в какой такие обязательства

²⁰⁴ Первоначальный текст этой главы взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32 с улучшениями и исправлениями, выделенными подчеркиванием и перечеркиванием.

²⁰⁵ Как отмечается в сноске 201 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в Рабочей группе была выражена решительная поддержка сохранению текста проекта статьи 61(1) в его нынешней редакции с целью содействия унификации и учета использования оборотных электронных записей. Обеспокоенность, упомянутая в пункте 132 документа A/CN.9/526, относительно режима именных оборотных документов согласно некоторым внутригосударственным законам была принята к сведению.

²⁰⁶ Как отмечается в сноске 202 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, пункт 2 был обсужден Рабочей группой на ее пятнадцатой сессии вместе с другими положениями проекта конвенции, касающимися транспортных электронных записей.

включены в оборотный транспортный документ или в оборотную транспортную электронную запись]²⁰⁷.

3. Для целей пунктов 1 и 2 [и статьи 46]²⁰⁸ любой держатель, который не является грузоотправителем по договору, не пользуется любым правом в соответствии с договором перевозки только в силу того факта, что он:

а) в соответствии со статьей 7 договаривается с перевозчиком заменить оборотный транспортный документ оборотной транспортной электронной записью или заменить оборотную транспортную электронную запись оборотным транспортным документом, или

б) в соответствии со статьей 61 передает свои права.

Статья 63²⁰⁹. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается

1. Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается, то к передаче прав в соответствии с договором перевозки применяются следующие пункты:

а) передача производится в соответствии с законодательством, регулирующим договор о передаче таких прав, или, если права передаются не по договору, а иным способом, в соответствии с законодательством, регулирующим такую передачу;

б) возможность передачи прав, которые предполагается передать, определяется в соответствии с законодательством, применимым в отношении договора перевозки; и

с) независимо от законодательства, применимого в соответствии с пунктами (а) и (б),

і) передача, которая в иных отношениях разрешается применимым законодательством, может производиться электронными средствами;

²⁰⁷ Как отмечается в сноске 204 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект пункта 2 с должным учетом высказанных мнений. Тем не менее мнения, изложенные в предшествующих пунктах 137–139 документа A/CN.9/526, были весьма различными. Сторонники пересмотра текста высказали просьбу о том, чтобы в тексте этого подпункта оговаривались те виды ответственности, которые держатель, осуществивший какое-либо право согласно договору перевозки, будет принимать на себя в соответствии с этим договором. Следует отметить, что существует соответствующий вид ответственности, который, возможно, следует рассмотреть: ответственность в отношении утраты, повреждения или вреда, возникших из-за груза (но исключая в любом случае ответственность за нарушение обязательств грузоотправителя по договору в соответствии с проектом статьи 28).

²⁰⁸ Включение текста, взятого в квадратные скобки, будет зависеть от решения Рабочей группы относительно включения взятого в скобки текста в проект статьи 46.

²⁰⁹ Проект статьи 63, прежний проект статьи 61 бис, заменил проекты статей 61 и 62, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в соответствии с решением Рабочей группы в пункте 213 документа A/CN.9/576 после рассмотрения связанных с электронной торговлей аспектов проекта статьи 63, как отмечается в пункте 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.47, и рассмотрения вопроса о замене проектов статей 61 и 62 проектом статьи 63 в пунктах 212 и 213 документа A/CN.9/576.

ii) уведомление о передаче должно быть направлено перевозчику стороной, передающей право, или, если это разрешается применимым законодательством, стороной, которой передается право²¹⁰; и

iii) если передача затрагивает обязательства, которые связаны с передаваемым правом или вытекают из такого права, сторона, передающая право, и сторона, которой передается право, несут солидарную ответственность по таким обязательствам.

ГЛАВА 13. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

*Статья 64. Основания ограничения ответственности*²¹¹

1. С учетом положений статей 65 и 66(1) ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции²¹², ограничивается [...] расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или [...] расчетными единицами за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда характер и стоимость груза были заявлены грузоотправителем по договору до отгрузки и включены в договорные условия или когда перевозчик и грузоотправитель по договору согласовали большую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье.

Вариант А пункта 2²¹³

[2. Невзирая на пункт 1, если а) перевозчик не может установить, произошли ли утрата или повреждение груза [или вызвана ли задержка в сдаче груза]²¹⁴ в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, и б) положения какой-либо международной конвенции [или внутригосударственного законодательства] будут применимыми согласно статье 27, если утрата, повреждение, [или задержка] произошли в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, то ответственность перевозчика за такую утрату, повреждение, [или задержку] ограничивается в соответствии с положениями об ограничении ответственности любой международной конвенции [или

²¹⁰ Как отмечается в сноске 57 в документе A/CN.9/WG.III/WP.47, хотя уведомление о передаче стороной, передающей право, является общепринятым правилом, в некоторых правовых системах содержится требование о том, чтобы уведомление о передаче давалось стороной, которой передается право. Поэтому было предложено заменить формулировку "либо стороной, передающей право, либо стороной, которой передается право," формулировкой "стороной, передающей право, или, если это допускается в соответствии с другим применимым законодательством, стороной, которой передается право", с тем чтобы перенести бремя уведомления на сторону, передающую право, сохранив при этом возможность уведомления стороной, которой передается право, если это допускается.

²¹¹ Исправления к тексту пунктов 1 и 2 и варианта В пункта 2, содержащемуся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.39. Вариант А пункта 2 является предложенным новым текстом.

²¹² Как считается, добавление нарушений обязательств перевозчика сделало ссылку на выражение "[или в связи с грузом]" излишней.

²¹³ Вариант А призван уточнить текст варианта В, содержащийся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, и не предназначен для изменения предложенного подхода.

²¹⁴ См. ниже, сноска 217.

внутригосударственного законодательства]²¹⁵, которые были бы применимыми, если бы место, в котором произошло повреждение груза, было установлено, или положениями об ограничении ответственности настоящей Конвенции в зависимости от того, что приведет к определению наибольшей суммы ограничения.]

Вариант В пункта 2²¹⁶

2. Невзирая на пункт 1, если перевозчик не может установить, произошли ли утрата или повреждение груза [или вызвана ли задержка в сдаче груза]²¹⁷ в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, то применяется наиболее высокий предел ответственности, устанавливаемый в международно-правовых [и внутригосударственных императивных положениях,]²¹⁸ регулирующих различные части перевозки.]

3. Если груз перевозится в контейнере или на контейнере, поддоне или подобном приспособлении для объединения груза²¹⁹, то места или другие единицы отгрузки, перечисленные в договорных условиях, как упакованные в или на таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. В отсутствие такого перечня грузы в или на таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

4. Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в настоящей статье, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством²²⁰.

²¹⁵ Текст взят в квадратные скобки, с тем чтобы соответствовал тексту статьи 27(1), до принятия решения Рабочей группой.

²¹⁶ Вариант В является текстом, содержащимся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

²¹⁷ Как отмечается в сноске 16 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, проект пункта 2 был сохранен в квадратных скобках и в его текст была включена в квадратных скобках ссылка на задержку в сдаче груза для последующего обсуждения.

²¹⁸ См. выше, сноска 215.

²¹⁹ Как отмечается в сноске 17 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, обсуждение определения понятия "контейнер" в проекте статьи 1, возможно, необходимо будет продолжить, с тем чтобы обеспечить включение в это определение поддонов. Предложенный текст добавления соответствует текстам статьи IV.5 Гаагско-Висбийских правил и статьи 6(2) Гамбургских правил.

²²⁰ Текст пункта 4 в основном является таким же, что и текст пункта 1 текста, принятого на необязательной основе Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) на ее пятнадцатой сессии (A/37/17, пункты 53–55

*Статья 65. Ответственность за утрату, причиненную задержкой*²²¹Вариант А²²²

С учетом пункта 66(2) размер компенсации за физическую утрату или повреждение груза, причиненное в результате задержки, должен исчисляться в соответствии со статьей 33 и [, если не согласовано иное,] ответственность²²³ за экономический ущерб, причиненный задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной [однократному] размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащий уплате согласно настоящей статье и пункту 64(1), не может превышать предел, который будет установлен согласно пункту 64(1) в отношении общей утраты соответствующего груза.

Вариант В²²⁴

С учетом пункта 66(2), если не согласовано иное²²⁵, в случае если задержка в сдаче груза причиняет [косвенный]²²⁶ ущерб, не являющийся результатом утраты или повреждения перевозимого груза и, следовательно, не охватываемый статьей 23, ответственность²²⁷ за такой ущерб

и 63, а также Приложение I, воспроизведенное в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том XIII: 1982 год, стр. 21), в качестве предпочитаемого текста положения о расчетной единице при подготовке будущих международных конвенций, содержащих положения об ограничении ответственности. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о добавлении следующего текста, который является текстом пункта 2 текста, принятого в 1982 году Комиссией:

"5. Исчисление, о котором говорится в последнем предложении пункта 4, осуществляется таким образом, чтобы выразить, насколько это возможно, в национальной валюте Договаривающегося государства такую же реальную стоимость суммы в настоящей статье, как это выражено в ней в расчетных единицах. Договаривающиеся государства должны сообщить депозитарию способ исчисления в момент подписания или при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, а также всякий раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления".

²²¹ Прежний проект статьи 16(2), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, был перенесен сюда и стал отдельной статьей в главе 13.

²²² Вариант А основан на предложенной альтернативной формулировке первого предложения пункта 2, изложенного в сноске 11 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39. Внесение изменений не предполагается, кроме как в целях уточнения формулировки, касающейся косвенного ущерба, как предполагается в пункте 25 документа A/CN.9/552.

²²³ Слово "ответственность" предлагается для обеспечения соответствия этого текста новой главе, посвященной ограничению ответственности.

²²⁴ Вариант В является незначительно пересмотренным вариантом текста в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, как отмечается в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.39 и как согласовано в пунктах 20, 22, 24, 28 и 31 документа A/CN.9/552.

²²⁵ Как отмечается в сноске 10 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, слова "если не согласовано иное" были включены в начало текста пункта 2, однако этот вопрос следует рассмотреть вновь в контексте проекта статьи 66 и главы 20.

²²⁶ Как отмечается в сноске 11 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, было предложено уточнить формулировку о косвенном ущербе.

²²⁷ См. выше, сноска 223.

ограничивается суммой, эквивалентной [однократному]²²⁸ размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащий уплате согласно настоящей статье и пункту 64(1), не может превышать предел, который будет установлен согласно пункту 64(1) в отношении общей утраты соответствующего груза.

*Статья 66. Утрата права на ограничение ответственности*²²⁹

1. Ни перевозчик, ни любое лицо, указанное в статье 19, не может ограничивать свою ответственность, как это предусмотрено в статьях 64 и 26(4)²³⁰, [или как это предусмотрено в договоре перевозки,]²³¹ если истец доказывает, что²³² утрата или повреждение груза или нарушение обязательства перевозчика по настоящей Конвенции²³³ явились результатом личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.

2. Ни перевозчик, ни любое лицо, указанное в статье 19, не может ограничивать свою ответственность, как это предусмотрено в статье 65, если истец доказывает, что задержка в сдаче груза явилась результатом личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенных либо с намерением причинить такую утрату вследствие задержки, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты²³⁴.

²²⁸ Как отмечается в сноске 12 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, слова "[однократному] размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза" были включены в пункт 2 для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

²²⁹ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 8 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

²³⁰ Как отмечается в сноске 34 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, обсуждение предложения добавить ссылку на статью 23, возможно, необходимо продолжить в контексте главы 20.

²³¹ Как отмечается в сноске 35 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, слова "[или как это предусмотрено в договоре перевозки,]" были сохранены в квадратных скобках до дальнейшего обсуждения главы 20.

²³² Ссылка на задержку была исключена в пользу добавления пункта 66(2).

²³³ Как считается, добавление выражения "нарушение обязательства перевозчика" сделало ссылку на слова "[или в связи с грузом]" излишней.

²³⁴ Предлагается, чтобы вопрос об утрате права на ограничение ответственности за утрату, причиненную в результате задержки, был рассмотрен отдельно от пункта 1, и с этой целью был добавлен пункт 2.

ГЛАВА 14. ПРАВО ПРЕДЪЯВЛЯТЬ ИСКИ²³⁵

Статья 67. Стороны

Вариант А²³⁶

1. Без ущерба для статей 68 и 68(b) права в соответствии с договором перевозки могут быть заявлены против перевозчика или исполняющей стороны только:

а) грузоотправителем по договору в той мере, в какой он понес ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки;

б) грузополучателем по договору в той мере, в какой он понес ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки; или

в) любым лицом, которому грузоотправитель по договору или грузополучатель передал свои права или которое приобрело права в соответствии с договором перевозки в результате суброгации в силу применимого внутригосударственного законодательства, например страховщиком, в той мере, в какой лицо, права которого оно приобрело в результате передачи или суброгации, понесло ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки.

2. В случае любого перехода прав на предъявление исков в результате передачи или суброгации согласно подпункту (с) перевозчик и исполняющая сторона вправе воспользоваться всеми возражениями и ограничениями ответственности, которыми они располагают в отношении такой третьей стороны в соответствии с договором перевозки и в соответствии с настоящей Конвенцией²³⁷.

Вариант В

Любое право в соответствии или в связи с договором перевозки может быть заявлено любым лицом, имеющим законный интерес в исполнении любого обязательства, возникающего в соответствии или в связи с таким

²³⁵ Первоначальный текст этой главы с улучшениями и исправлениями редакционного характера, выделенными подчеркиванием и вычеркиванием, взяты из документа A/CN.9/WG.III/WP.32.

²³⁶ Вариант А статьи 67 основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21. Изменения к первоначальному тексту, особенно объединение подпунктов (с) и (d) и помещение последнего предложения первоначального текста этой статьи в отдельный пункт 2, не призваны носить существенный характер, но являются лишь предложениями редакционного характера во избежание любой неясности, которая могла быть сопряжена с первоначальным текстом.

²³⁷ Как отмечается в сноске 210 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, хотя широкая поддержка была выражена предложению об исключении проекта статьи 67, Рабочая группа постановила отложить принятие решения по проекту статьи 67 до того момента, пока она не завершит рассмотрение проектов статей и не обсудит более подробно сферу применения проекта конвенции.

договором, если это лицо понесло ущерб в результате утраты или повреждения²³⁸.

Статья 68. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается

В том случае, если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается:

а) держатель вправе заявить права в соответствии с договором перевозки против перевозчика или исполняющей стороны, независимо от того, понес ли он ущерб в результате утраты или повреждения; и²³⁹

б) если истец не является держателем, такой истец, в дополнение к бремени доказывания того, что ему нанесен ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки, должен доказать, что держатель не понес ущерба в результате такой утраты или повреждения, в отношении которых предъявляется иск²⁴⁰.

ГЛАВА 15. СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ²⁴¹

Статья 69. Исковая давность

Вариант А²⁴²

Перевозчик освобождается от любой ответственности согласно настоящей Конвенции²⁴³, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение [одного] года. Грузоотправитель по договору освобождается от любой ответственности

²³⁸ Как отмечается в сноске 211 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Секретариату было предложено подготовить альтернативную формулировку в форме общего заявления, признающего право любого лица, обладающего законным интересом в договоре перевозки, осуществлять право предъявить иск в тех случаях, когда этому лицу причинены убытки или ущерб. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, охватывает ли данная формулировка соответствующим образом ситуацию экспедиционного агентства.

²³⁹ Как отмечается в сноске 212 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, хотя, как представляется, Секретариату не было высказано никаких просьб в отношении проекта статьи 68, с редакционной точки зрения использованную формулировку можно усовершенствовать, как это предлагается. Кроме того, возникают сомнения относительно необходимости последнего предложения. Если право держателя фактически признается независимо от того, понес ли такой держатель ущерб в результате утраты или повреждения, взаимоотношения между держателем и лицом, которое понесло ущерб в результате утраты или повреждения, выходят за рамки сферы действия проекта конвенции.

²⁴⁰ Было сочтено, что перенос прежнего проекта статьи 65, с тем чтобы он стал пунктом (b) в статье 68, является улучшением редакционного характера с точки зрения объединения этих положений в одну статью.

²⁴¹ Первоначальный текст этой главы взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32 с улучшениями и исправлениями редакционного характера, выделенными подчеркиванием и вычеркиванием.

²⁴² Вариант А статьи 69 основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21.

²⁴³ Этот текст предлагается для обеспечения соответствия этого положения проекту статьи 64.

согласно главе 8 настоящей Конвенции, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение [одного] года²⁴⁴.

Вариант В

Все [права] [иски] согласно настоящей Конвенции утрачивают исковую силу [погашаются сроками], если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение [одного] года.

Статья 70. Начало срока исковой давности

Срок, упомянутый в статье 69, начинается в день, когда перевозчик завершил сдачу соответствующего груза в соответствии со статьей 11(4) или 11(5), или, в тех случаях, когда груз не был сдан, – в [последний] день, когда груз должен был быть сдан. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок²⁴⁵.

²⁴⁴ Как отмечается в сноске 215 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат заключить слово "одного" в квадратные скобки и подготовить пересмотренный вариант проекта статьи 69 с должным учетом высказанных мнений. В пункте 166 документа A/CN.9/526 отмечается, что был задан вопрос о причинах установления срока исковой давности для грузоотправителей по договору только применительно к их ответственности согласно главе 8 проекта конвенции и упоминания также об ответственности грузоотправителей по договору в соответствии с другими статьями, например исключенной впоследствии главой 9 о фрахте. Было высказано также мнение о том, что в сферу действия проекта статьи 69 должны быть включены все стороны, которые могут нести ответственность согласно договору перевозки. Можно предположить, что, хотя не все виды ответственности, вытекающие из договора перевозки, регулируются в проекте конвенции, например ответственность перевозчика за несдачу груза, было бы целесообразно, чтобы глава 15 применялась в отношении всех видов ответственности, регулируемых в проекте конвенции. Упомянутое в пункте 166 документа A/CN.9/526 предложение просто указать, что предъявление любого иска согласно проекту конвенции не будет допускаться (или любое право будет утрачиваться) может оказаться приемлемым решением. Кроме того, как отмечается в пункте 167 документа A/CN.9/526, был поднят вопрос о том, происходит ли в результате течения времени утрата права или же это препятствует предъявлению иска. В результате истечения времени происходит утрата права в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами (ст. III.3), КМЖП–МГК (ст. 47), Варшавской конвенцией (ст. 29) и, возможно, КДПГ (ст. 32). Это препятствует предъявлению иска в соответствии с Гамбургскими правилами (ст. 20), Конвенцией о смешанных перевозках 1980 года (ст. 25), КПГВ (ст. 24) и Монреальской конвенцией (ст. 35). В настоящее время представляется желательным рассмотреть оба альтернативных варианта. Поэтому в варианте В предлагается альтернативный текст.

²⁴⁵ Как отмечается в сноске 216 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат сохранить текст проекта статьи 70 и подготовить возможные альтернативные варианты, отражающие высказанные мнения. Как отмечается в пункте 170 документа A/CN.9/526, было высказано мнение о том, что, поскольку день сдачи груза, "предусматриваемый в договоре перевозки", может представлять собой намного более раннюю дату, чем день фактической сдачи, день фактической сдачи груза представляется более предпочтительной датой. Тем не менее было выражено беспокойство в связи с тем, что сдача груза может быть в одностороннем порядке отсрочена грузополучателем. В тексте содержится ссылка на день, "когда перевозчик завершил сдачу", что соответствует дню фактической сдачи. Кроме того, как отмечается в пункте 171 документа A/CN.9/526, была выражена обеспокоенность в связи с выбором "последнего дня", когда груз должен быть сдан, в качестве

Статья 71. Продление срока исковой давности

Лицо, которому предъявлен иск, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.

Статья 72. Иск о возмещении

Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным согласно настоящей Конвенции, даже по истечении срока исковой давности, указанного в статье 69, если иск о возмещении предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах

a) срока, допускаемого применимым законодательством государства²⁴⁶, в котором возбуждается разбирательство; или

Вариант А пункта (b)²⁴⁷

b) 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, либо

- i) оплатило требование; либо
- ii) получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Вариант В пункта (b)

b) 90 дней, начиная со дня, когда либо

- i) лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование; либо
- ii) в отношении лица, предъявляющего иск о возмещении, вынесено окончательное судебное решение, не подлежащее обжалованию²⁴⁸.

даты начала срока исковой давности в тех случаях, когда груз сдан не был. Может оказаться довольно трудно найти альтернативный вариант для данной формулировки, и в любом случае, если груз не был сдан, то "последний день" установить еще труднее. Эти слова предлагается исключить.

Как отмечается в пункте 172 документа A/CN.9/526, было также выражено беспокойство в связи с тем, что истец может ожидать конца срока исковой давности для заявления своего требования, что может послужить препятствием для предъявления ему встречного иска по причине истечения срока давности. Возможное решение этой проблемы могло бы состоять во включении встречных исков в число оснований, предусмотренных в проекте подпункта 72(b)(ii), как это отмечается в пункте 172, или же в разработке отдельного пункта проекта конвенции. См. ниже альтернативный текст проекта статьи 73.

²⁴⁶ Текст предлагается для учета включения юрисдикции федеративных государств.

²⁴⁷ Вариант А статьи 72 основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21.

²⁴⁸ Как отмечается в сноске 219 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект статьи 72 с должным учетом высказанных мнений.

В пункте 176 документа A/CN.9/526 отмечается, что в некоторых странах гражданского права возбудить иск о возмещении невозможно до вынесения окончательного решения по

Статья 73. Встречные иски

Встречный иск лица, несущего ответственность согласно настоящей Конвенции, может быть предъявлен даже после истечения срока исковой давности, упомянутого в статье 69, при условии, что он предъявляется в течение 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее встречный иск, получило повестку о возбуждении процесса против него самого²⁴⁹.

Статья 74. Иски в отношении фрахтователя по бербоут–чартеру

[Если зарегистрированный владелец морского судна опровергает презумпцию того, что он является перевозчиком в соответствии со статьей 40(3), иск в отношении фрахтователя по бербоут–чартеру может быть предъявлен даже после истечения срока исковой давности, указанного в статье 69, если такой иск предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах

- a) срока, допускаемого применимым законодательством государства²⁵⁰, в котором возбуждается разбирательство; или
- b) 90 дней, начиная со дня, когда зарегистрированный владелец [и
 - i) доказывает, что морское судно было зафрахтовано на условиях бербоут–чартера в момент перевозки, и]
 - [ii] надлежащим образом идентифицирует фрахтователя по бербоут–чартеру.]²⁵¹

соответствующему делу, и было высказано мнение о том, что срок в 90 дней должен быть скорректирован таким образом, чтобы началом его течения была дата вступления в силу судебного решения. Была предложена альтернативная формулировка, согласно которой течение срока в 90 дней должно начинаться со дня, когда судебное решение в отношении лица, против которого заявляются регрессные требования, становится окончательным и не подлежащим обжалованию. Эти предложения отражены в варианте В.

²⁴⁹ Как отмечается в сноске 220 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 177 документа A/CN.9/526 вновь указывается, что необходимо разработать положение в отношении встречных исков либо в соответствии с проектом подпункта 72(b)(ii), либо в отдельном подпункте, однако этот вопрос должен решаться в порядке, аналогичном проекту подпункта 72(b)(i). В проекте статьи 73 такое положение представлено в качестве отдельной статьи.

²⁵⁰ См. выше, сноска 246.

²⁵¹ Как отмечается в сноске 221 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект статьи 74 с должным учетом высказанных мнений. Было также отмечено, что Рабочая группа просила Секретариат сохранить проект пункта 40(3) в квадратных скобках и обратилась с аналогичной просьбой к Секретариату в отношении проекта статьи 74 с учетом того факта, что судьба этого последнего положения связана с решением вопроса о проекте пункта 40(3). Как указывается в пункте 180 документа A/CN.9/526, были выражены сомнения в том, что срок в 90 дней будет сколь-либо полезным, если заинтересованные в грузе истцы будут сталкиваться с проблемами при установлении личности перевозчика. Эта проблема, как представляется, решается в существующей формулировке пункта (b)(ii). Было высказано мнение, что подпункты (i) и (ii) пункта (b) следует объединить, поскольку подпункт (ii) может быть сочтен устанавливающим условие, достаточно жесткое для того, чтобы охватить подпункт (i). В связи с этим предлагается пересмотренный текст.

ГЛАВА 16. ЮРИСДИКЦИЯ

*Статья 75. Иски в отношении перевозчика*²⁵²

В случае судебного разбирательства в отношении перевозчика²⁵³ в связи с перевозкой груза в соответствии с настоящей Конвенцией истец²⁵⁴, 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) домициль ответчика²⁵⁵; или
- b) место получения груза по договору или место сдачи груза по договору; или²⁵⁶
- c) порт, в котором груз первоначально грузится на морское судно; или порт, в котором груз окончательно сгружается с морского судна; или]
- d) любое дополнительное место, [указанное] [согласованное]²⁵⁷ с этой целью в транспортном документе или транспортной электронной записи]²⁵⁸.

*[Статья 76. Соглашения об исключительной юрисдикции]*²⁵⁹

1. Если грузоотправитель по договору и перевозчик соглашаются в том, что суды одного Договаривающегося государства или один или несколько конкретных судов в одном Договаривающемся государстве обладают юрисдикцией в отношении разрешения споров, которые возникли или могут возникнуть в связи с настоящей Конвенцией, данный суд или суды обладают такой юрисдикцией. Такая юрисдикция является исключительной при условии, что предоставляющее ее соглашение:

- a) засвидетельствовано в письменной форме или с помощью электронного сообщения;
- b) прямо указывает наименование и местонахождение выбранного суда или судов, а также наименования и адреса сторон; и
- c) прямо предусматривает, что юрисдикция выбранного суда должна быть исключительной²⁶⁰.

²⁵² Текст, содержащийся в пункте 111 документа A/CN.9/576, с учетом, как отмечается, предложенных и ранее одобренных изменений.

²⁵³ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 114 документа A/CN.9/576.

²⁵⁴ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 114 документа A/CN.9/576.

²⁵⁵ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 116 документа A/CN.9/576.

²⁵⁶ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 120 документа A/CN.9/576.

²⁵⁷ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 124 документа A/CN.9/576.

²⁵⁸ Как отмечается в пункте 124 документа A/CN.9/576, следует продолжить рассмотрение вопросов, касающихся позиции третьих сторон в соответствии с этим положением и взаимосвязи с оговорками об исключительном выборе суда.

²⁵⁹ Согласно просьбе, высказанной в пункте 168 документа A/CN.9/576, этот проект статьи, касающийся соглашений об исключительной юрисдикции, был подготовлен для рассмотрения Рабочей группой.

2. Если согласован исключительный суд согласно пункту 1, грузоотправитель по договору и перевозчик могут также прямо согласиться в том, что данный исключительный выбор суда является обязательным для любого другого лица, предъявляющего иск в соответствии с настоящей Конвенцией, и он является обязательным при условии, что²⁶¹:

Вариант А подпункта 2(а)

а) такое соглашение включено в договорные условия [или включено путем ссылки в транспортный документ или в транспортную электронную запись]; и

Вариант В подпункта 2(а)

а) такому лицу направляется надлежащее уведомление о месте, в котором может быть предъявлен иск; и

Вариант С подпункта 2(а)²⁶²

а) такое лицо прямо соглашается с этим соглашением и такое согласие отвечает требованиям статьи 95(6)(b); и

б) суд находится в одном из мест, указанных в пунктах 75(а), (b) или (с)].

*Статья 77. Иски в отношении морской исполняющей стороны*²⁶³

В случае судебного разбирательства в отношении морской исполняющей стороны в связи с перевозкой груза в соответствии с настоящей Конвенцией истец, 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:

а) домициль морской исполняющей стороны; или

б) место, в котором морская исполняющая сторона [первоначально] получает груз; и место, в котором груз [окончательно] сдается морской исполняющей стороной.

²⁶⁰ Текст, предложенный для выполнения условий, указанных в пункте 161 документа A/CN.9/576. В случае принятия этого подхода данное положение следует добавить к перечню уведомлений, изложенному в проекте статьи 3, а проект пункта 75(е) можно исключить.

²⁶¹ Текст, предложенный для выполнения условий, указанных в пункте 164 документа A/CN.9/576. В случае принятия этого подхода данное положение следует добавить к перечню уведомлений, изложенному в проекте статьи 3.

²⁶² Вариант С предполагает наличие альтернативы, согласно которой данная третья сторона должна дать прямое согласие на обязательность для нее оговорки о выборе юрисдикции таким же образом, что и согласие, требуемое в проекте подпункта 95(6)(b).

²⁶³ Текст, содержащийся в пункте 125 документа A/CN.9/576, с учетом, как отмечается, предложенных и ранее одобренных изменений.

Статья 78. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции

С учетом статьи 80 никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в статье 75 или 77²⁶⁴.

*Статья 79. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера*²⁶⁵

1. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает юрисдикцию в отношении:

- a) ареста [в соответствии с применимыми нормами международного права [или законодательства государства суда]]; или
- b) мер предварительного или обеспечительного характера.

[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 управляющего имуществом, которое является предметом спора; или
- d) любые другие постановления для обеспечения того, чтобы любое судебное или арбитражное решение не оказалось лишенным силы вследствие расточения активов другой стороной; или
- e) временный судебный запрет или другое временное постановление.]²⁶⁶

²⁶⁴ Для того чтобы снять озабоченность, выраженную в пункте 42 документа A/CN.9/576, и в целях уточнения, предлагается поместить первое предложение текста прежнего проекта статьи 74 в отдельную статью 78 и рассмотреть вопросы, касающиеся ареста и мер предварительного или обеспечительного характера в этой же статье, как было предложено в проекте статьи 79.

²⁶⁵ Предложенные изменения относятся к тексту, содержащемуся в пункте 130 документа A/CN.9/576 и одобренному для дальнейшего обсуждения в пункте 136 документа A/CN.9/576.

²⁶⁶ Исправления к тексту, одобренному для дальнейшего обсуждения в пункте 142 документа A/CN.9/576.

Статья 80. Объединение и перенос исков

Вариант А пункта 1²⁶⁷

[1. Любой иск в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, вытекающий из одного и того же события, должен быть предъявлен в одном из мест, указанных в статье 77, независимо от того, было ли это место указано в статье 75.]²⁶⁸

Вариант В пункта 1

[1. Любой иск в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, вытекающий из одного и того же события, должен быть предъявлен в месте, указанном и в статье 75, и в статье 77. Если такое место не указано в обеих статьях, то такой иск должен быть предъявлен в одном из мест, указанных в статье 77.]²⁶⁹

Вариант С пункта 1²⁷⁰

[1. Если лицо, заявляющее требование на груз, предъявляет иск *in solidum* в отношении перевозчика по договору или морской исполняющей стороны, то это должно быть сделано в одном из упомянутых в статье 77 мест, в которых могут предъявляться иски в отношении морской исполняющей стороны.]

2. Если перевозчик или морская исполняющая сторона предъявляет иск в соответствии с настоящей Конвенцией, то лицо, заявляющее требование, должно, по просьбе ответчика, отозвать свой иск и вновь предъявить его в одном из мест, указанных в статьях 75 или 77, в зависимости от того, какая из них является применимой, по выбору ответчика²⁷¹.

²⁶⁷ Хотя вариант С проекта пункта 80(1) является текстом, одобренным для дальнейшего обсуждения в пункте 149 документа A/CN.9/576, высказывается предложение о том, что варианты А и В представляют собой улучшенные проекты, в которых предусматриваются два альтернативных подхода на выбор Рабочей группой. Вариант В требует, чтобы для определения места, в котором должен быть предъявлен иск в отношении и перевозчика, и морской исполняющей стороны, следует прежде всего выбрать место, которое указано в статьях и 74, и 76, и только затем можно выбрать место, указанное только в статье 76. Подход в варианте А заключается в том, что такой иск может быть предъявлен только в месте, указанном в статье 76, независимо от того, было ли это место указано в статье 74.

²⁶⁸ Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению то, что данный подход может создать трудности в ситуациях, когда иск предъявляется в отношении нескольких морских исполняющих сторон или когда ни одно из мест, указанных в статье 77, не находится в договаривающемся государстве.

²⁶⁹ Там же.

²⁷⁰ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 149 документа A/CN.9/576.

²⁷¹ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 152 документа A/CN.9/576 с предложениями редакционного характера. Как отмечается в пункте 152 документа A/CN.9/576, следует рассмотреть вопрос о применении этого положения только к ходатайствам перевозчика или морской исполняющей стороны в отношении вынесения постановления об отсутствии ответственности.

*Статья 81. Соглашение после возникновения спора*²⁷²

Невзирая на положения предыдущих статей настоящей главы, имеет силу какое-либо соглашение, которое заключено сторонами после возникновения спора, вытекающего из договора перевозки, и в котором указывается место, где истец может предъявить иск²⁷³.

ГЛАВА 17. АРБИТРАЖНОЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВО²⁷⁴Вариант А*Статья 82.*

С учетом настоящей главы стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки, к которому применяется настоящая Конвенция, подлежит передаче на арбитражное разбирательство.

Статья 83.

Если оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись была выдана, арбитражная оговорка или соглашение должны содержаться в таком документе или записи или должны быть прямо включены в них путем ссылки. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче на арбитражное разбирательство, а в обратном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи, выданных согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот оборотный транспортный документ или обратную транспортную электронную запись.

Статья 84.

Арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, должно проводиться в одном из следующих мест:

- а) в каком-либо месте в государстве, на территории которого находится:
 - і) основное коммерческое предприятие ответчика, или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика; или

²⁷² Текст взят из варианта А в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

²⁷³ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 171 документа A/CN.9/576.

²⁷⁴ В пункте 179 документа A/CN.9/576 отмечается, что Рабочая группа решила представить на рассмотрение Рабочей группы на одной из ее будущих сессий новый проект этой главы. Как отмечается в сноске 225 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в варианте А главы 16 воспроизводятся в полном объеме положения Гамбургских правил, а в варианте В главы 16 опущены пункты, которые, по мнению Международного подкомитета ММК по унификации права в области морских перевозок, следует исключить.

- [ii) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, филиал или отделение, через которое был заключен договор; или]
- iii) место, где перевозчик или исполняющая сторона получает груз для перевозки, или место сдачи груза; или
- b) любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.

Статья 85.

Арбитр или третейский суд должен применять положения настоящей Конвенции.

Статья 85 бис.

Положения статей 83 и 84 считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое положение такой оговорки или соглашения, не совместимое с этими положениями, является ничтожным.

Статья 86.

Ничто в настоящей главе не затрагивает действительности арбитражного соглашения, заключенного сторонами после возникновения требования из договора перевозки.

Вариант В

Статья 82.

С учетом настоящей главы стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки, к которому применяется настоящая Конвенция, подлежит передаче на арбитражное разбирательство.

Статья 83.

Если оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись была выдана, арбитражная оговорка или соглашение должны содержаться в таком документе или записи или должны быть прямо включены в них путем ссылки. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче на арбитражное разбирательство, а в оборотном транспортном документе или обратной транспортной электронной записи, выданных согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот

оборотный транспортный документ или обратную транспортную электронную запись²⁷⁵.

*Статья 84.*²⁷⁶

Статья 85.

Арбитр или третейский суд должен применять положения настоящей Конвенции

Статья 86.

Ничто в настоящей главе не затрагивает действительности арбитражного соглашения, заключенного сторонами после возникновения требования из договора перевозки.

ГЛАВА 18. ОБЩАЯ АВАРИЯ²⁷⁷

Статья 87. Положения об общей аварии

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или внутригосударственного законодательства, касающихся распределения убытков по общей аварии.

Статья 88. Взнос по общей аварии

1. [За исключением главы о сроке исковой давности,] положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза, также определяют, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии, и обязанность перевозчика компенсировать грузополучателю оплату им такого взноса или любых расходов по спасанию.

2. Все [иски] [права] в отношении уплаты взноса по общей аварии [погашаются сроками] [утрачивают исковую силу], если судебное или арбитражное разбирательство не было возбуждено в течение [одного года] с даты составления акта об общей аварии²⁷⁸.

²⁷⁵ Как отмечается в сноске 227 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, измененный текст статьи 83 положения об арбитраже в варианте В не является воспроизведением статьи 22(2) Гамбургских правил, поскольку было сочтено, что статья 22(2) Гамбургских правил является излишне конкретной.

²⁷⁶ Как отмечается в сноске 228 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, для того чтобы вариант В точно отражал результаты обсуждения в Международном подкомитете ММК по унификации права в области морских перевозок, этот пункт был опущен. ММК не было принято какого-либо решения в отношении надлежащей замены этого пункта. (См. вновь CMI Yearbook 1999, р. 113, и более подробно CMI Yearbook 1997, р. 350-356.)

²⁷⁷ Первоначальный текст настоящей главы с предложенными улучшениями редакционного характера взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32.

²⁷⁸ Как отмечается в сноске 230 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было предложено более четко указать, что положения проекта документа о сроке исковой давности не применяются к общей аварии. Поскольку в пункте 1 указывается, что положения об ответственности перевозчика определяют, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии, и ответственность перевозчика, ссылка на положения о сроке исковой давности порождает

ГЛАВА 19. ДРУГИЕ КОНВЕНЦИИ²⁷⁹*Статья 89. Международные документы, регулирующие другие виды транспорта*

С учетом положений статьи 92 ничто в настоящей Конвенции не препятствует Договаривающемуся государству применять какой-либо другой международный документ, который уже действует на дату настоящей Конвенции и который применяется императивным образом к договорам перевозки груза главным образом неморскими транспортными средствами²⁸⁰.

Статья 90. Преимущественная сила по сравнению с более ранними конвенциями

[В отношениях между участниками настоящей Конвенции ее положения имеют преимущественную силу по сравнению с положениями] [С учетом положений статьи 102 положения настоящей Конвенции имеют в отношениях между ее участниками преимущественную силу по сравнению с положениями]²⁸¹ более ранней конвенции, участниками которой они могут являться [, которые не совместимы с положениями настоящей Конвенции]²⁸².

путаницу. Эту ссылку предлагается исключить. Это будет иметь особое значение, если будет добавлено конкретное положение об исковой давности.

Как далее предлагается в пункте 188 документа A/CN.9/526, можно подготовить отдельное положение о сроке исковой давности применительно к расчету взносов по общей аварии, например предусмотреть, что течение срока исковой давности применительно к общей аварии начинается с момента составления акта об общей аварии. Подготовлен текст, который включен в конце текста пункта 2. Такое положение, вероятно, должно охватывать как требования в отношении взносов, так и требования в отношении возмещения.

В пункте 189 документа A/CN.9/526 был поставлен вопрос о том, следует ли включить ответственность за убытки, причиненные задержкой и контрсталийным простоем, в пункт 1. В связи с этим, как представляется, Рабочая группа не приняла никакого решения.

²⁷⁹ Первоначальный текст настоящей главы с предложенными улучшениями редакционного характера взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32.

²⁸⁰ Как отмечается в сноске 231 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в связи с проектом статьи 27 и обсуждениями, касающимися взаимосвязи проекта конвенции с другими транспортными конвенциями и внутренним законодательством, в пунктах 247 и 250 документа A/CN.9/526 Секретариату было поручено подготовить положение о коллизии конвенций для возможного включения в главу 19. Ожидается, что это не окажет отрицательного воздействия на предложение, упоминаемое в последующей сноске, а, напротив, будет дополнять это предложение. Формулировка этого нового проекта статьи 89 взята из статьи 25(5) Гамбургских правил.

²⁸¹ Предлагаемая альтернативная формулировка.

²⁸² Как отмечается в сноске 232 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, упомянутое в пункте 196 документа A/CN.9/526 мнение о том, что было бы полезно, если бы в проект статьи 91 была добавлена формулировка, указывающая, что проект конвенции будет иметь преимущественную силу по сравнению с другими транспортными конвенциями, кроме как в отношении государств, не являющихся участниками документа, соответствует положениям статьи 30(4) Венской конвенции. Вместе с тем такое новое положение, как представляется, следует добавить в отдельном пункте, а не в существующем проекте статьи 91, который посвящен иной и более конкретной проблеме и предусматривает решение этой проблемы противоположными средствами. Такое новое положение приводится в качестве проекта статьи 90.

Статья 91. Общее ограничение ответственности

Настоящая Конвенция не изменяет прав или обязанностей перевозчика или исполняющей стороны, предусмотренных международными конвенциями или внутригосударственным законодательством, регулирующим ограничение ответственности в связи с эксплуатацией судов.

Статья 92. Другие положения о перевозке пассажиров и багажа

На основании положений настоящей Конвенции не возникает ответственности за утрату или повреждение или задержку в доставке багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо конвенции или внутригосударственному законодательству, касающемуся перевозки пассажиров и багажа.

Статья 93. Другие положения об ущербе, причиненном ядерным инцидентом

На основании положений настоящей Конвенции не возникает ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

а) в соответствии с Парижской конвенцией об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, Венской конвенцией о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года с поправками к ней, содержащимися в Совместном протоколе относительно применения Венской конвенции и Парижской конвенции от 21 сентября 1988 года, и с поправками к ней, содержащимися в Протоколе от 12 сентября 1997 года о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или Конвенцией о дополнительном возмещении за ядерный ущерб от 12 сентября 1997 года²⁸³, или

б) в соответствии с внутригосударственным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции, или Конвенция о дополнительном возмещении за ядерный ущерб²⁸⁴.

²⁸³ Для учета последующих поправок к этим документам или новых документов, которые будут разработаны в будущем, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующую дополнительную формулировку: "включая любую поправку к этим документам и любой будущий документ в отношении ответственности оператора ядерной установки за ущерб, причиненный ядерным инцидентом", или вопрос о включении простой подразумеваемой процедуры внесения поправок, ограничивающийся данным положением, которая может быть задействована депозитарием.

²⁸⁴ Как отмечается в сноске 235 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат обновить перечень конвенций и документов в проекте статьи 93 и подготовить пересмотренный проект с должным учетом высказанных мнений.

ГЛАВА 20. ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ ДОГОВОРНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ

Статья 94. Общие положения

1. Если в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение является ничтожным, если:

а) оно прямо или косвенно исключает или ограничивает обязательства перевозчика или морской исполняющей стороны в соответствии с настоящей Конвенцией;

б) оно прямо или косвенно исключает или ограничивает ответственность перевозчика или морской исполняющей стороны за нарушение обязательства по настоящей Конвенции; или

в) оно предусматривает передачу в пользу перевозчика или лица, указанного в статье 19, прав страхования груза²⁸⁵.

[2. Если в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение является ничтожным, если:

а) оно прямо или косвенно исключает, ограничивает [или расширяет] предусмотренные в главе 8 обязательства грузоотправителя по договору, грузоотправителя, грузополучателя, распоряжающей стороны, держателя или лица, указанного в статье 34; или

б) оно прямо или косвенно исключает, ограничивает [или расширяет] ответственность грузоотправителя по договору, грузоотправителя, грузополучателя, распоряжающей стороны, держателя или лица, указанного в статье 34, за нарушение любого из их обязательств в соответствии с главой 8.]²⁸⁶

Статья 95. Специальные правила в отношении договоров на массовые грузы²⁸⁷

1. Несмотря на положения статьи 94, если условия договора на массовые грузы регулируются настоящей Конвенцией в соответствии со статьей 9(3)(b), договор на массовые грузы может предусматривать более или менее значительные обязанности, права, обязательства и ответственность, чем это предусмотрено в настоящей Конвенции, при условии, что договор на массовые грузы [согласован в письменной форме или электронным способом] содержит

В пункте 200 документа A/CN.9/526 было указано, что перечень конвенций в проекте статьи 89 является неполным, и была сделана ссылка на Протокол 1998 года о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 года.

В пункте 201 документа A/CN.9/526 отмечается, что было высказано предположение о том, что в дополнение к перечисленным в проекте статьи 93 могут быть указаны и другие конвенции, касающиеся вопросов ответственности, например в связи с загрязнением и авариями. Тем не менее в связи с этим были высказаны определенные сомнения и поэтому предлагается, чтобы упомянутый в последующем пункте 202 документа A/CN.9/526 пересмотр касался только конвенций в области ядерного ущерба.

²⁸⁵ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 77 документа A/CN.9/576.

²⁸⁶ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 85 документа A/CN.9/576 после рассмотрения обязательств грузоотправителя по договору, предусмотренных в главе 8.

²⁸⁷ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576.

четкое заявление о том, что в нем допускается отход от положений настоящей Конвенции, и:

- a) заключен на индивидуальной основе; или
- b) содержит четкое указание на разделы договора на массовые грузы, в которых допускается такой отход²⁸⁸.

2. Отход от положений в соответствии с пунктом 1 должен быть указан в договоре и не может быть включен путем ссылки на другой документ²⁸⁹.

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 положений договора²⁹⁰.

4. Право отходить от положений в соответствии с настоящей статьей применяется к положениям, которые регулируют перевозку партий груза в соответствии с договором на массовые грузы, в той степени, в какой такие положения регулируются настоящей Конвенцией в соответствии со статьей 9(3)(a)²⁹¹.

5. Пункт 1 не применяется к:

- a) обязательствам, установленным в статье 16(1) (a) и (b) [и ответственности, возникающей в результате нарушения таких обязательств, или ограничению такой ответственности];

- b) правам и обязательствам, установленным в статьях [28], [29], [30], [33] и [66] [и ответственности, возникающей в результате их нарушения]]²⁹².

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] на обязательность для нее положений договора на массовые грузы, которые отходят от положений настоящей Конвенции. [Прямое согласие должно свидетельствовать о том, что соглашающаяся сторона получила уведомление, в котором четко указано, что договор на массовые грузы отходит от положений настоящей Конвенции, и такое согласие не указывается в [общедоступном

²⁸⁸ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 85 документа A/CN.9/576.

²⁸⁹ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 89 документа A/CN.9/576.

²⁹⁰ Как отмечается в пункте 89 документа A/CN.9/576, было решено сохранить этот пункт в тексте в качестве основы для продолжения обсуждения.

²⁹¹ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 92 документа A/CN.9/576.

²⁹² Текст, одобренный в пункте 99 документа A/CN.9/576 для продолжения обсуждений с учетом редакционных замечаний, касающихся включения других статей проекта конвенции и положений проекта конвенции о юрисдикции и арбитраже; разъяснения взаимосвязи между проектом пункта 95(5) и другими пунктами проекта статьи 94, а также положениями других международных транспортных документов; и возможности включения в проект пункта 95(5) отдельного пункта, содержащего ссылку на ответственность за преднамеренное поведение или небрежность.

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.]²⁹³

*Статья 96. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов*²⁹⁴

Невзирая на положения глав 5 и 6 настоящей Конвенции и обязательства перевозчика²⁹⁵, положения 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, указанного в статье 19] или морской исполняющей стороны²⁹⁶, совершенных вследствие небрежности 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 обычной торговли, и не выдается никакого оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи для перевозки такого груза.

ГЛАВА 21. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 97. Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции назначается Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций²⁹⁷.

Статья 98. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами [в] [...] с [...] по [...] и впоследствии] в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с [...] по [...].

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

²⁹³ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 104 документа A/CN.9/576, наряду с предложением рассмотреть вопрос о включении ссылки на пункты 1–5 проекта статьи 95 в вводную формулировку проекта пункта 95(6) .

²⁹⁴ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576.

²⁹⁵ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 106 и 109 документа A/CN.9/576.

²⁹⁶ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 107 и 109 документа A/CN.9/576.

²⁹⁷ Текст взят из статьи 15 проекта конвенции об электронном заключении договоров и статьи 27 Гамбургских правил.

3. Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты ее открытия для подписания.

4. Ратификационные грамоты или документы о принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций²⁹⁸.

Статья 99. Оговорки

Согласно настоящей Конвенции никакие оговорки не допускаются²⁹⁹.

Статья 100. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц

1. Если Договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что действие настоящей Конвенции распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них, и может изменить свое заявление путем представления другого заявления в любое время.

2. Эти заявления доводятся до сведения депозитария, и в них должны прямо указываться территориальные единицы, на которые распространяется действие Конвенции.

3. Если, в силу заявления, сделанного в соответствии с настоящей статьей, действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, но не на все территориальные единицы Договаривающегося государства, и если коммерческое предприятие стороны находится в этом государстве, то для целей настоящей Конвенции считается, что это коммерческое предприятие не находится в Договаривающемся государстве, если только оно не находится в пределах территориальной единицы, на которую распространяется действие настоящей Конвенции.

4. Если Договаривающееся государство не делает никакого заявления в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, действие настоящей Конвенции распространяется на все территориальные единицы этого государства³⁰⁰.

Статья 101. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца по истечении [одного года] [шести месяцев] после даты сдачи на хранение

²⁹⁸ Текст взят из статьи 16 проекта конвенции об электронном заключении договоров.

²⁹⁹ Текст взят из статьи 22 проекта конвенции об электронном заключении договоров и статьи 29 Гамбургских правил.

³⁰⁰ Текст взят из статьи 18 проекта конвенции об электронном заключении договоров. См. также статью 52 Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, Кейптаун, 16 ноября 2001 года.

[двадцатой] [третьей] ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение [двадцатой] [третьей] ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением [одного года] [шести месяцев] после сдачи на хранение соответствующей грамоты или документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство должно применять положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства³⁰¹.

Статья 102. Денонсация других конвенций

1. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником одного или всех из следующих документов: Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года; Протокола, подписанного 23 февраля 1968 года, для изменения Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года; и Протокола об изменении Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте с изменениями, внесенными Протоколом об изменении от 23 февраля 1968 года, подписанного в Брюсселе 21 декабря 1979 года; или же Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 года, – одновременно денонсирует, в зависимости от обстоятельств, соответствующие международные соглашения по этим вопросам.

2. Для целей настоящей статьи ратификация, принятие, утверждение настоящей Конвенции или присоединение к ней государств – участников документов, перечисленных в пункте 1, не вступают в силу до тех пор, пока такая денонсация, которая может потребоваться от этих государств в отношении этих документов, не вступит в силу. Депозитарий настоящей Конвенции проводит консультации с правительством Бельгии, выступающим в качестве депозитария других соответствующих конвенций, с тем чтобы обеспечить в этой связи необходимую координацию³⁰².

³⁰¹ Текст взят из статьи 30 Гамбургских правил. Второй указанный в квадратных скобках срок взят из статьи 23 проекта конвенции об электронном заключении договоров. Срок, выбранный для вступления в силу, что определяется как требуемым числом ратифицировавших Конвенцию государств, так и требуемым сроком после сдачи на хранение соответствующей грамоты или документа, как правило, является сроком, считающимся надлежащим для адаптации коммерческой практики к новому режиму.

³⁰² Текст взят из пунктов 99(3) и (6) Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров. См. также статью 31 Гамбургских правил и статью 55 Монреальской конвенции. Подход, используемый в Монреальской конвенции, не требует официальной денонсации других конвенций, но скорее устанавливает, что Монреальская конвенция имеет преимущественную силу в отношениях между государствами-участниками, которые также являются участниками другой конвенции. Как таковой, режим, действующий в отношениях между каким-либо договаривающимся

Статья 103. Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок.

2. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками³⁰³.

*Статья 104. Изменение сумм ограничения*³⁰⁴

1. Без ущерба для положений статьи 103 специальная процедура, предусмотренная в настоящей статье, применяется исключительно для целей изменения суммы ограничения, указанной в пункте 64(1) настоящей Конвенции.

2. По просьбе по меньшей мере [одной четверти]³⁰⁵ Договаривающихся государств настоящей Конвенции³⁰⁶ депозитарий должен направить любое

государством рассматриваемой новой конвенции и недоговаривающимся государством, будет продолжать действовать даже после вступления в силу этой новой конвенции и до тех пор, пока оба эти государства не станут договаривающимися государствами данной новой конвенции.

³⁰³ Текст взят из статьи 32 Гамбургских правил. Процедуры внесения поправок обычно не устанавливаются в текстах ЮНСИТРАЛ, однако Гамбургские правила содержат в статье 32 общее положение и в статье 33 специальное положение относительно пересмотра сумм ограничения и расчетной единицы. После обсуждения Комиссия решила не включать в проект конвенции об электронном заключении договоров положение о порядке внесения поправок, поскольку государства – участники данной конвенции могут задействовать процедуру внесения поправок согласно общим нормам права международных договоров (в типичном случае путем проведения дипломатической конференции и принятия протокола о поправках, например в случае Конвенции об исковой давности в международной купле–продаже товаров с поправками, внесенными согласно Протоколу от 11 апреля 1980 года, Нью–Йорк, 14 июня 1974 года), если это возможно. Положения о внесении поправок, содержащиеся в проекте статьи 25 и в проекте статьи 103, могут быть приняты независимо друг от друга.

³⁰⁴ Текст, содержащийся в пункте 7 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, включая сноски. Как отмечается в сноске 19 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, это предложение основано на процедуре внесения изменений, изложенной в статье 23 Протокола 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа ("Афинская конвенция") и в статье 24 Конвенции Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле ("Конвенция ОТТ"). Аналогичные подходы использовались в ряде конвенций Международной морской организации (ИМО), таких, как Протокол 1992 года о поправках к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года; Протокол 1992 года о поправках к Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года; Протокол 2003 года к Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (еще не вступил в силу) ("Протокол 2003 года к Конвенции МФКЗН 1992 года"); Протокол 1996 года о поправках к Конвенции об ограничении ответственности по морским претензиям 1976 года; и Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года.

предложение об изменении суммы ограничения, указанной в пункте 64(1) настоящей Конвенции, всем Договаривающимся государствам³⁰⁷ и должен созвать совещание Комитета, в состав которого будут входить по одному представителю от каждого Договаривающегося государства, для рассмотрения предлагаемого изменения.

3. Совещание Комитета должно быть проведено в период и в месте проведения очередной сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.

4. Изменения должны быть утверждены Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании³⁰⁸.

5. При принятии решения по предложению об изменении пределов ответственности Комитет должен учитывать имевшие место случаи и, в частности, сумму связанного с ними ущерба, изменения в показателях денежной стоимости и последствия предлагаемого изменения для стоимости страхования³⁰⁹.

6. а) Никакое изменение предела в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее, чем через [пять³¹⁰] лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания, и не ранее, чем через [пять] лет после даты вступления в силу предыдущего изменения в соответствии с настоящей статьей.

б) Никакой предел не может быть увеличен до уровня, превышающего сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу с учетом увеличения на [шесть] процентов в годовом исчислении на совокупной основе с даты открытия настоящей Конвенции для подписания³¹¹.

³⁰⁵ Как отмечается в сноске 21 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пункте 23(2) Афинской конвенции содержится указание на "половину", а не "одну четверть" Договаривающихся государств.

³⁰⁶ Как отмечается в сноске 22 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пункте 23(2) Афинской конвенции содержится формулировка "но ни в коем случае не менее шести" Договаривающихся государств.

³⁰⁷ Как отмечается в сноске 24 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пункте 23(2) Афинской конвенции содержится также ссылка на членов Международной морской организации.

³⁰⁸ Как отмечается в сноске 25 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, пункт 23(5) Афинской конвенции гласит следующее: "Поправки утверждаются большинством в две трети Государств – сторон Конвенции, как она пересмотрена настоящим Протоколом, присутствующих и участвующих в голосовании в Юридическом комитете, ... при условии, что во время голосования присутствует по меньшей мере половина Государств – сторон Конвенции, как она пересмотрена настоящим Протоколом".

³⁰⁹ Как отмечается в сноске 26 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, это положение взято из пункта 23(6) Афинской конвенции. См. также пункт 24(4) Конвенции ОТТ.

³¹⁰ Как отмечается в сноске 27 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34 предлагается в этом проекте пункта предусмотреть семилетний, а не пятилетний срок.

³¹¹ Как отмечается в сноске 28 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в Конвенции ОТТ аналогичное положение отсутствует. Возможным альтернативным подходом, предлагаемым в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34, является следующий: "Никакой предел не может быть увеличен или сокращен настолько, чтобы он превышал сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу, одновременно корректируемому в сторону повышения или сокращения на двадцать один процент".

с) Никакой предел не может быть увеличен до уровня, превышающего сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу, умноженному на [три]³¹².

7. Любое изменение, утвержденное в соответствии с пунктом 4, депозитарий должен довести до сведения всех Договаривающихся государств. Изменение считается принятым в конце [восемнадцати]³¹³месячного срока после даты уведомления, если в течение этого срока по меньшей мере [одна четверть]³¹⁴ государств, которые являлись Договаривающимися государствами в момент утверждения изменения, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают это изменение, и в таком случае изменение отклоняется и не имеет силы.

8. Изменение, считающееся принятым в соответствии с пунктом 7, вступает в силу через [восемнадцать]³¹⁵ месяцев после его принятия.

9. Все Договаривающиеся государства являются связанными изменением, если они не денонсировали настоящую Конвенцию в соответствии со статьей 105 по меньшей мере за шесть месяцев до вступления изменения в силу. Такая денонсация приобретает силу в момент вступления в силу изменения.

10. Если изменение утверждено, а [восемнадцати]месячный срок для его принятия еще не истек, то государство, которое становится Договаривающимся государством в течение упомянутого срока, связано изменением в случае его вступления в силу. Государство, которое становится Договаривающимся государством по истечении упомянутого срока, связано любым изменением, которое было принято в соответствии с пунктом 7. В случаях, указанных в настоящем пункте, государство становится связанным изменением, когда это изменение вступает в силу или когда настоящая Конвенция вступает в силу для этого государства, если это происходит позднее.

Статья 105. Денонсация настоящей Конвенции

1. Договаривающееся государство может в любое время денонсировать настоящую Конвенцию путем направления депозитарию письменного уведомления.

³¹² Как отмечается в сноске 29 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в Конвенции ОТГ аналогичное положение отсутствует. Возможным альтернативным подходом, предлагаемым в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34, является следующий: "Никакой предел не может быть увеличен или сокращен настолько, чтобы он превышал сумму, которая в целом превышает предел, установленный в настоящей Конвенции, в совокупности более чем на сто процентов".

³¹³ Как отмечается в сноске 30 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34 указывается, что срок, предусмотренный в проектах пунктов 7, 8 и 10, должен составлять двенадцать, а не восемнадцать месяцев.

³¹⁴ Как отмечается в сноске 31 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пункте 24(7) Конвенции ОТГ содержится формулировка "не менее чем одна треть государств, которые были Государствами-участниками".

³¹⁵ В последних конвенциях ИМО этот срок уменьшался до двенадцати месяцев в безотлагательных случаях. См., например, Протокол 2003 года к Конвенции МФКЗН 1992 года, пункт 24(8).

2. Денонсация вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация вступает в силу по истечении такого более длительного срока после получения депозитарием такого уведомления³¹⁶.

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

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

³¹⁶ Текст взят из статьи 34 Гамбургских правил. Второе предложение текста пункта 2 не является абсолютно необходимым, но наличествует в Гамбургских правилах и в некоторых других договорах ЮНСИТРАЛ, включая Конвенцию об электронном заключении договоров. Его нет, например, в статье 27 Международной конвенции о борьбе с актами ядерного терроризма, которая содержит несколько измененную альтернативную формулировку:
"1. Любое Договаривающееся государство может денонсировать настоящую Конвенцию путем письменного уведомления в Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.
2. Денонсация вступает в силу по истечении одного года с даты получения уведомления Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций."

Приложение II³¹⁷

Транспортное право

Проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Стр.</i>
Приложение II. Проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов	89
Глава 1. Общие положения	89
Статья 1. Определения	95
Статья 2 2 . Толкование настоящей Конвенции	95
Статья 5 3 . Требования в отношении формы	95
Статья 4 4 . Применимость возражений и ограничений Внедоговорные требования	95
Глава 3 2 . Электронная связь	96
Статья 3 5 . Использование и последствия электронной сообщений	96
Статья 6. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей	97
Статья 47. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи	97
Глава 2 3 . Сфера применения	98
Статья 2 8 . Общая сфера применения	98
Статья 3 9 . Конкретные исключения и дополнения	99
Статья 4 10 . Применение в отношении третьих сторон	99
Глава 3 4 . Период ответственности	100
Статья 7 11 . Период ответственности перевозчика	100
Статья 9 12 . Смешанные договоры перевозки и эквипированная Перевозка за рамками договора перевозки	101
Глава 4 5 . Обязанности перевозчика	102
Статья 10 13 . Перевозка и сдача груза	102
Статья 11 14 . Конкретные обязанности	102
Статья 12 15 . Грузы, которые могут стать опасными	102
Статья 13 16 . Дополнительные Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса	103
Глава 5 6 . Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза или задержку в его сдаче	104
Статья 14 17 . Основания ответственности	104

³¹⁷ Для облегчения пользования и содействия обсуждению в Рабочей группе приложение II содержит текст проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, в котором подчеркиванием и вычеркиванием показаны изменения, внесенные в каждое из этих положений, по сравнению с последними опубликованными вариантами их текста.

Статья 136 18. Ответственность перевозчика за непредоставление информации и инструкций	106
Статья 146 19. Субститутивная ответственность перевозчика	107
Статья 152 20. Ответственность морских исполняющих сторон	107
Статья 156 21. Солидарная ответственность и взаимный зачет	109
Статья 162 22. Задержка	110
Статья 172 23. Исчисление возмещения	110
Статья 202 24. Уведомление об утрате, повреждении или задержке	110
Глава 67 67. Дополнительные положения, касающиеся конкретных стадий морской перевозки [или перевозки по другим судоходным водам]	112
Статья 22	112
Статья 23 25. Отклонение от курса во время морской перевозки	112
Статья 24 26. Палубный груз на морских судах	113
Статья 8-27 27. Перевозка до или после морской перевозки	114
Глава 78 78. Обязанности грузоотправителя по договору	115
Статья 25 28. Сдача груза, готового к для перевозки	115
Статья 26 29. Обязательство перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций	116
Статья 27 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документации	116
Статья 28	117
Статья 29 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору	117
Статья 29б 32. Существенное искажение данных грузоотправителем по договору	118
Статья 30	119
Статья 30 33. Специальные правила в отношении опасных грузов	119
Статья 31 34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору	120
Статья 32 35. Ответственность грузоотправителя по договору за субподрядчиков, служащих и агентов Субститутивная ответственность грузоотправителя по договору	120
Статья 43 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору	121
Глава 89 89. Транспортные документы и транспортные электронные записи	121
Статья 33 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи	121
Статья 34 38. Договорные условия	122
Статья 35 39. Подпись	123
Статья 36 40. Недостатки в договорных условиях	124
Статья 37 41. Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях	124
Статья 38 42. Разумные возможности проверки и добросовестность	126
Статья 39 43. Доказательство prima facie и убедительное доказательство	126
Статья 40 44. Значение оговорок в качестве доказательства	127
Глава 9 9. Фрахт	128
Статья 41	128
Статья 42	128
Статья 43	128
Статья 44 45. "Предоплата фрахта"	129
Статья 45	129
Глава 10 10. Сдача груза грузополучателю	130
Статья 46 46. Обязательство принять поставку	130
Статья 47 47. Обязательство подтвердить сдачу груза	131

Статья 48. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается	131
Статья 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается	132
Статья 50. Непредоставление надлежащих инструкций	134
Статья 50 51. Случаи, когда груз не может быть сдан	135
Статья 51 52. Уведомление о прибытии груза в место назначения	136
Статья 52 53. Ответственность перевозчика за груз, который не может быть сдан	136
Глава 11. Право распоряжаться грузом	137
Статья 53 54. Определение права распоряжаться грузом	137
Статья 55. Изменения в договоре перевозки	137
Статья 54 56. Применимые правила, основанные на выданном транспортном документе или транспортной электронной записи	138
Статья 55 57. Выполнение инструкций перевозчиком	140
Статья 56 58. Подразумеваемая сдача груза	143
Статья 57 59. Обязательство в отношении предоставления информации, инструкций и документов перевозчику	143
Статья 58 60. Отход от положений по договоренности	143
Глава 12. Передача прав	144
Статья 59 61. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается	144
Статья 60 62. Ответственность держателя	144
Статья 61.	145
Статья 62.	145
Статья 61не63. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается	146
Глава 13. Ограничения ответственности	147
Статья 18 64. Ограничения Основания ограничения ответственности	147
Статья 16(2) 65. Ответственность за утрату, причиненную задержкой	149
Статья 19 66. Утрата права на ограничение ответственности	150
Глава 13 14. Право предъявлять иски	150
Статья 63 67. Стороны	150
Статья 64 68. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается	152
Статья 65.	152
Глава 14 15. Срок исковой давности	152
Статья 66 69. Исковая давность	152
Статья 67 70. Начало срока исковой давности	153
Статья 68 71. Продление срока исковой давности	154
Статья 69 72. Иск о возмещении	154
Статья 70 73. Встречные иски	155
Статья 71 74. Иски в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру	155
Глава 15 16. Юрисдикция	156
Статья 72 75. Иски в отношении перевозчика	156
Статья 76 76. Соглашения об исключительной юрисдикции	156
Статья 72 не 77. Иски в отношении морской исполняющей стороны	157
Статья 74 78. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции	158

Статья 73 ⁷⁴ 79. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера	158
Статья 74 ⁷⁵ тер80. Объединение и перенос исков	159
Статья 75 ⁷⁶	160
Статья 75 ⁷⁶ не81. Соглашение после возникновения спора	160
Глава 16 ¹⁷ 17. Арбитражное разбирательство	160
Вариант А. Статья 76 ⁷⁷ 82.	160
Статья 77 ⁷⁸ 83.	160
Статья 78 ⁷⁹ 84.	161
Статья 79 ⁸⁰ 85.	161
Статья 80 ⁸¹ 85бис.	161
Статья 80 ⁸¹ бис86.	161
Вариант В. Статья 76 ⁷⁷ 82.	161
Статья 77 ⁷⁸ 83.	162
Статья 78 ⁷⁹ 84.	162
Статья 79 ⁸⁰ 85.	162
Статья 80 ⁸¹ 86.	162
Глава 17 ¹⁸ 18. Общая авария	162
Статья 81 ⁸² 87. Положения об общей аварии	162
Статья 82 ⁸³ 88. Взнос по общей аварии	162
Глава 18 ¹⁹ 19. Другие конвенции	163
Статья 83 ⁸⁴ 89. Международные документы, регулирующие другие виды транспорта	163
Статья 84 ⁸⁵ 90. Преимущественная сила по сравнению с более ранними конвенциями	163
Статья 85 ⁸⁶ 91. Общее ограничение ответственности	164
Статья 86 ⁸⁷ 92. Другие положения о перевозке пассажиров и багажа	164
Статья 87 ⁸⁸ 93. Другие положения об ущербе, причиненном ядерным инцидентом	164
Глава 19 ²⁰ 20. [Пределы свободы договора] [Действительность договорных положений]	165
Статья 88 ⁸⁹ 94. Общие положения	165
Статья 88 ⁸⁹ а95. Специальные правила в отношении договоров на массовые грузы	166
Статья 89 ⁹⁰ 96. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов	167
Глава 21 ²² 21. Заключительные положения	168
Статья 97 ⁹⁸ 97. Депозитарий	168
Статья 98 ⁹⁹ 98. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение	168
Статья 99 ¹⁰⁰ 99. Оговорки	168
Статья 100 ¹⁰¹ 100. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц	168
Статья 101 ¹⁰² 101. Вступление в силу	169
Статья 102 ¹⁰³ 102. Денонсация других конвенций	169
Статья 103 ¹⁰⁴ 103. Пересмотр и внесение поправок	170
Статья 103 ¹⁰⁴ бис104. Изменение сумм ограничения	171
Статья 104 ¹⁰⁵ 105. Денонсация настоящей Конвенции	173

Приложение II

Проект конвенции³¹⁸ о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов³¹⁹

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

___ Для целей настоящей Конвенции:

___ 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~~ в дополнение к морской перевозке;³²⁰

___ б) "договор на массовые грузы" означает договор, который предусматривает перевозку ~~{указанного минимального количества}~~ груза серией партий в течение согласованного срока. Такое указание количества груза может включать минимальное количество, максимальное количество или определенный диапазон³²¹.

___ с) "нелинейная перевозка" означает любые транспортные услуги, которые не являются линейными транспортными услугами. Для целей настоящего пункта "линейная перевозка" 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;³²²

~~bd~~ "перевозчик" означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем по договору;

___ е) "исполняющая сторона" означает любое лицо, помимо перевозчика, которое физически исполняет или обязуется ~~физически~~ исполнить любую из обязанностей перевозчика в соответствии с договором перевозки ~~включая перевозку, обработку, хранение и складирование~~ в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки груза, ухода за ним, разгрузки и

³¹⁸ Без намерения предопределить форму настоящего документа слово "договор" было заменено словом "конвенция" во всем тексте в стремлении обеспечить согласованность.

³¹⁹ Как отмечается в пункте 2 документа A/CN.9/WG.III/ WP.36, Рабочая группа решила оставить нынешнее название без изменений для целей дальнейшего обсуждения.

³²⁰ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 53 и 58 документа A/CN.9/576.

³²¹ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренному для дальнейшего обсуждения в пункте 58 документа A/CN.9/576. Поправка предложена для учета озабоченности в отношении ранее взятой в скобки фразы "указанное минимальное количество".

³²² Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 58 документа A/CN.9/576.

сдачи³²³ груза в той мере, в какой ~~это~~ такое лицо действует прямо или косвенно по просьбе перевозчика или под контролем или надзором перевозчика. Термин "исполняющая сторона" включает морские исполняющие стороны и неморские исполняющие стороны, как они определяются в подпунктах (f) и (g) настоящего пункта, однако не включает любое лицо, которое нанято грузоотправителем по договору, лицом, указанным в статье 34, грузоотправителем, распоряжающейся стороной³²⁴ или грузополучателем или является служащим, агентом, подрядчиком или субподрядчиком какого-либо лица (помимо перевозчика), которое нанято грузоотправителем по договору, лицом, указанным в статье 34, грузоотправителем, распоряжающейся стороной или грузополучателем;³²⁵

f) "морская исполняющая сторона" означает любую исполняющую сторону, ~~которая~~ которая исполняет любые обязанности перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки [или в случае перевалки, в первый порт погрузки] на морское судно и его убытием из порта выгрузки из морского судна, [или окончательного порта разгрузки в соответствующем случае]³²⁶. В случае перевалки и исполняющие стороны, которые исполняют любые обязанности перевозчика на суше в период между убытием груза из порта и его прибытием в другой порт погрузки, не считаются морскими исполняющими сторонами;³²⁷

g) "неморская исполняющая сторона" означает любую исполняющую сторону, ~~которая~~ которая исполняет любые обязанности перевозчика до прибытия груза в порт погрузки или после убытия груза из порта выгрузки;³²⁸

h) "грузоотправитель по договору" означает лицо, которое заключает договор перевозки с перевозчиком;

i) "грузоотправитель" означает лицо, которое сдает груз перевозчику или исполняющей стороне для перевозки;

j) "Держатель" означает

³²³ Перечень, расширенный для учета конкретных обязанностей, установленных в статье 14(1).

³²⁴ Перечень, расширенный для учета сторон, указанных в статье 10.

³²⁵ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 4 документа A/CN.9/WG.III/ WP.36.

³²⁶ Как отмечается в сноске 9 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.36, в Рабочей группе было поддержано предложение о том, что в определение морской исполняющей стороны должны быть включены наземные перемещения груза в рамках порта, как это имеет место, например, в случае перевозки груза автотранспортом от одного причала до другого, но в то же время широкую поддержку получило мнение о том, что перемещение груза между двумя физически отличными друг от друга портами следует рассматривать как часть функций неморской исполняющей стороны. Такое разъяснение можно обеспечить в результате включения в это положение формулировки "включая наземные перемещения груза в рамках одного порта". Как отмечается в пункте 31 документа A/CN.9/544, прозвучало также мнение о том, что железнодорожный перевозчик, даже если он предоставляет свои услуги на территории порта, не должен считаться неморской исполняющей стороной. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это предложение.

³²⁷ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 4 документа A/CN.9/WG.III/ WP.36.

³²⁸ Как отмечается в сноске 10 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.36, было выражено опасение в связи с тем, должна ли рассматриваться в этом определении ситуация с исполняющими сторонами в государствах, не являющихся договаривающимися. Было высказано мнение о том, что данный вопрос, несмотря на его уместность с учетом опасений в отношении выбора суда и проблемы приведения в исполнение решений иностранных судов, может быть рассмотрен позднее в свете конвенции в целом.

i) лицо, которое временно владеет оборотным транспортным документом и,

a) если документ является поручением, определяется в нем в качестве грузоотправителя по договору или грузополучателя или является лицом, в пользу которого документ надлежащим образом индоссирован, или

b) если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, предъявителем такого документа; или

ii) ~~грузоотправителя по договору, грузополучателя или~~ лицо, которому была выдана или передана оборотная транспортная электронная запись и которое обладает исключительным правом распоряжения такой оборотной транспортной электронной записью;³²⁹

лз) "грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза в соответствии с договором перевозки или транспортным документом или транспортной электронной записью;

лж) "право распоряжаться грузом" имеет значение, установленное в статье 5354;

лз) "распоряжающаяся сторона" означает лицо, которое в соответствии со статьей 5456 имеет право распоряжаться грузом;

лк) "транспортный документ" означает документ, который выдается в соответствии с договором перевозки перевозчиком или исполняющей стороной и который удовлетворяет одному или обоим из следующих условий:

i) он свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки, или

ii) он свидетельствуют о наличии договора перевозки или содержат такой договор;

или выполняет обе функции.

о) "оборотный транспортный документ" означает транспортный документ, в котором указано, в результате таких формулировок, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих формулировок, признанных в законодательстве, регулирующем такие документы, в качестве имеющих аналогичные последствия, что груз подлежит передаче приказу грузоотправителя по договору, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является "необоротным" или "не подлежащим передаче";

п) "необоротный транспортный документ" означает транспортный документ, который не удовлетворяет критериям оборотного транспортного документа;

³²⁹ Текст, содержащийся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 207 документа A/CN.9/576.

gn) "электронное сообщение" означает ~~связь~~ информацию, подготовленную, отправленную, полученную и хранимую с помощью электронных, оптических, ~~или~~ цифровых ~~изображений~~ или ~~с помощью~~ аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования³³⁰. ~~Связь включает подготовку, хранение, отправку и получение информации;~~

gθ) "транспортная электронная запись" означает информацию, содержащуюся в одном или более сообщениях, которые были переданы перевозчиком или исполняющей стороной с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки, включая информацию, логически связанную с транспортной электронной записью в результате включения в качестве приложений или увязки иным образом с транспортной электронной записью одновременно с ее передачей или после ее передачи перевозчиком или исполняющей стороной, с тем чтобы сделать ее частью транспортной электронной записи, которая удовлетворяет одному или обоим из следующих условий:

- i) она свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки, или
- ii) она свидетельствует о наличии договора перевозки или содержат такой договор;

~~или выполняет обе функции. Она включает информацию, логически связанную с транспортной электронной записью в результате включения в качестве приложений или увязки иным образом с транспортной электронной записью одновременно с ее передачей или после ее передачи перевозчиком или исполняющей стороной, с тем чтобы сделать ее частью транспортной электронной записи;~~³³¹

sp) "оборотная транспортная электронная запись" означает транспортную электронную запись,

³³⁰ Предлагаемое уточнение призвано обеспечить, чтобы проект конвенции не предусматривал проведения излишнего различия между средствами передачи и формой, в которой хранятся данные. Это определение "электронного сообщения" основывается на определении "сообщения данных", содержащемся в статье 2 Типового закона ЮНИСТРАЛ об электронной торговле 1996 года ("Типовой закон"), без включения иллюстративного перечня методов передачи. Согласно Типовому закону и проекту конвенции Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах ("проект конвенции об электронном заключении договоров"), Приложение 1 к *Официальным отчетам Генеральной Ассамблеи, шестидесятая сессия, Дополнение № 17 (A/60/17)*, не все сообщения данных могут иметь такую же ценность, что и письменные бумажные документы, и это возможно только в отношении сообщений данных, которые являются "доступными для их последующего использования". В проекте конвенции понятие "электронного сообщения" также включает критерии функциональной эквивалентности сообщений данных и письменных документов согласно статье 6 Типового закона и пункту 2 статьи 9 проекта конвенции об электронном заключении договоров. Таким образом, согласно проекту конвенции "электронное сообщение" должно всегда быть способным воссоздать такую функцию письменных документов.

³³¹ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренному для дальнейшего обсуждения в пунктах 207 и 210 документа A/CN.9/576.

- i) в которой указано, - в результате таких заявлений, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих³³² заявлений, признанных в законодательстве, регулирующем такие записи, в качестве имеющих аналогичные последствия, - что груз подлежит передаче приказу отправителя по договору или приказу грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является "необоротной" или "неподлежащей передаче", и
- ii) которая используется в соответствии с требованиями статьи 6(1).³³³

t) "необоротная транспортная электронная запись" означает транспортную электронную запись, которая не удовлетворяет критериям оборотной транспортной электронной записи;³³⁴

u) "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.]³³⁵

v) "договорные условия" означает любую информацию, касающуюся договора перевозки или груза (включая условия, указания, подписи и индоссаменты), которые содержатся в транспортном документе или в транспортной электронной записи;³³⁶

w) "груз" означает имущество, предметы и изделия любого рода, [которые перевозчик или исполняющая сторона [получает для перевозки] [обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки]] и включает упаковку и любое оборудование и контейнер, которые не предоставляются перевозчиком или исполняющей стороной или от их имени;³³⁷

³³² Как отмечается в сноске 12 в документе A/CN.9/WG.III/WP.47, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о необходимости слова "надлежащих" с учетом использования формулировки "признанных ... в качестве имеющих аналогичные последствия" и о целесообразности соответствующего согласования аналогичной формулировки в проекте статьи 1(o).

³³³ Текст, содержащийся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 207 и 210 документа A/CN.9/576.

³³⁴ Текст, содержащийся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 185 и 210 документа A/CN.9/576.

³³⁵ Текст, содержащийся в пункте 207 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 210 документа A/CN.9/576. Как отмечается в пункте 208 документа A/CN.9/576, второе предложение заключено 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. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть изложенное в пункте 209 документа A/CN.9/576 мнение о том, что цель предлагаемого проекта пункта следует разъяснить в пояснительном примечании к проекту конвенции.

³³⁶ Текст, содержащийся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 185 и 210 документа A/CN.9/576.

³³⁷ С учетом замечаний в сноске 15 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, предлагается исключить формулировку "или исполняющая сторона [получает для перевозки]".

x) "морское судно" означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов;³³⁸

y) "контейнер" означает любой вид контейнера, пригодной для перевозки емкости или плоскости, стандартной или любой аналогичной тары, используемые для объединения груза³³⁹, ~~пригодные для морской перевозки~~ ~~предназначенные для морской перевозки~~, а также любое вспомогательное оборудование для такой тары;³⁴⁰

z) "фракт" означает вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за перевозку груза в соответствии с договором перевозки;³⁴¹

aa) "домициль" означает место, в котором: а) какая-либо компания или другое юридическое лицо или ассоциация физических или юридических лиц имеет свое i) уставное место пребывания или место инкорпорации или место нахождения зарегистрированной конторы, в зависимости от случая, ii) ~~место~~ место пребывания центральной администрации или iii) место нахождения основного коммерческого предприятия, и б) физическое лицо имеет свое обычное местожительство;³⁴²

[(bb) (если в настоящей Конвенции 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

³³⁸ Определение, добавленное для уточнения и единообразного использования терминов "морское судно" и "судно" в зависимости от того, что предполагается в рассматриваемом конкретном положении; таким образом, "морское судно" означает судно морского плавания, а "судно" означает все другие суда.

³³⁹ Альтернативные варианты "[пригодные для морской перевозки]" и "[предназначенные для морской перевозки]" были исключены как излишние, поскольку эти вопросы затрагиваются в тех статьях, в которых они возникают, т.е. в проектах статей 64 и 26.

³⁴⁰ Как отмечается в сноске к проекту статьи 64(3), обсуждение определения понятия "контейнер", возможно, необходимо будет продолжить, с тем чтобы обеспечить включение в это определение поддонов. Предлагается, что ссылка на "поддоны", если таковая нужна, должна содержаться в пункте 64(3), а не здесь.

³⁴¹ Предлагается исключить это определение с учетом исключения главы о фракте и включения понятия "фракт" в определение "договора перевозки", содержащееся в пункте I(a).

³⁴² Предложенные изменения к тексту, содержащемуся в пункте 115 документа A/CN.9/576. Предлагается сделать ссылку на ассоциации, поскольку такие субъекты права зачастую имеют в собственности морские суда, но не могут быть включены в число "других юридических лиц". Слова "место инкорпорации или место нахождения зарегистрированной конторы" были добавлены для обеспечения определенности, поскольку понятие "уставное место" не является общепризнанным. Все эти изменения соответствуют тексту статьи 60 Постановления Совета (ЕС) № 44/2001 от 22 декабря 2000 года о юрисдикции и признании и приведении в исполнение судебных решений по гражданским и коммерческим делам [Official Journal L 12 of 16.01.2001] ("Brussels I"), из которого был взят первоначальный текст.

фактической передачи груза на попечение перевозчика или исполняющей стороны³⁴³.]

[~~(cc)~~ [если в настоящей Конвенции 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 любого такого конкретного положения в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обыкновений 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 перевозки³⁴⁴.]

Статья ~~2~~ 2. Толкование настоящей Конвенции ³⁴⁵

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

Статья ~~53~~ 53. Требования в отношении формы ³⁴⁶

~~Уведомления, и подтверждение, договоренность, соглашение, заявление и другие сообщения,~~ упоминаемые в статьях ~~20(2), 2024(1), 2024(2), 2024(3), 3438(1)(b) и (c), 41(c), 47, 47, 51-52, 56(1), 61-63(2), 64(1), 71, 76, 88a, 95(1) и 95(6)(b),~~ ~~заявление, упоминаемое в статье 68, и соглашение относительно веса, предусмотренное в статье 37(1)(c),~~ составляются должны ³⁴⁷ составлять в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такие средства используются с прямого или косвенного согласия стороны, которая их направляет, и стороны, которой они направляются.

³⁴³ Текст, содержащийся в пункте 117 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 120 документа A/CN.9/576. Если это определение будет сохранено, данный текст следует согласовать с проектами статей 8, 11, 75 и 77.

³⁴⁴ Там же, см. сноску 343.

³⁴⁵ Текст, содержащийся в пункте 4 документа A/CN.9/WG.III/ WP.39.

³⁴⁶ Текст, содержащийся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/ WP.47, с включением ссылок на проекты статей 20(2), 64(1), 56(1), 63(2), 95(1) и 95(6)(b) и исправлений к вводному описанию видов сообщений. Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что данный перечень не закрыт до последующего изучения. Кроме того, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, желательно ли включить в окончательный текст пояснительное примечание о том, что любые уведомления, предусматриваемые в настоящей конвенции, которые не включены в статью 3, могут быть направлены с помощью любых способов, в том числе устно или путем обмена сообщениями данных, которые не соответствуют определению "электронного сообщения". В определении "электронного сообщения" подразумевается, что оно должно быть способным воссоздавать функцию письменных документов (см. выше, сноска 13).

³⁴⁷ Хотя практика ЮНСИТРАЛ заключается в использовании глаголов в настоящем времени в своих документах, было высказано предположение о том, что в современной правотворческой практике предпочтение отдается использованию других форм, например формы "должны". Хотя при разработке этого варианта проекта конвенции использовался более современный подход, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, какой подход является предпочтительным.-

Статья ~~214. Внедоговорные требования~~ Применимость возражений и ограничений³⁴⁸

1. Возражения и ограничения ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, и обязательства, возлагаемые в соответствии с настоящим документом, применяются при любом иске к перевозчику или морской исполняющей стороне по поводу утраты или повреждения груза ~~[или в связи с грузом]~~³⁴⁹ и задержки в сдаче такого груза, ~~на которые распространяется договор перевозки, либо нарушения любого другого обязательства по с настоящей Конвенции~~³⁵⁰, независимо от того, основывается ли этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.³⁵¹

2. Если иск предъявляется³⁵² в отношении служащего или агента перевозчика или морской исполняющей стороны, то это лицо имеет право воспользоваться возражениями и ограничениями ответственности, которые предусмотрены для перевозчика согласно настоящей Конвенции, если [данное лицо докажет, что]³⁵³ оно действовало в рамках своих служебных обязанностей или агентских функций.

ГЛАВА 2. ЭЛЕКТРОННАЯ СВЯЗЬ

Статья ~~35. Использование и последствия электронных сообщений~~³⁵⁴

С учетом требований, установленных в настоящей Конвенции,

а) все, что подлежит включению в транспортный документ или должно быть отражено в нем в соответствии с настоящей Конвенцией, может быть записано или передано с применением электронных сообщений³⁵⁵ вместо использования транспортного документа, если выдача или последующее использование транспортной электронной записи осуществляется с прямого или косвенно выраженного согласия перевозчика и грузоотправителя по договору; и

³⁴⁸ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 10 документа A/CN.9/WG.III/WP.39. Эта статья была перенесена в главу 1 (Общие положения), поскольку она касается широкой применимости и упреждающего воздействия проекта конвенции, а не просто ответственности перевозчика, в главе о которой она ранее находилась.

³⁴⁹ См. ниже, сноска 538.

³⁵⁰ Добавление слов "нарушение любого другого обязательства", как считается, означает, что ссылка на слова "[или в связи с грузом]" является излишней.

³⁵¹ Как отмечается в сноске 52 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, рассмотрение возможно повторяющегося характера положений пункта 20(4) и проекта статьи 4 будет продолжено при рассмотрении следующего варианта проекта конвенции. Adjustments to these provisions may have remedied the problem.

³⁵² Выражение "в соответствии с настоящей Конвенцией" не было взято из аналогичного положения пункта 20(4), поскольку иск в отношении служащего или агента не будет предъявлен согласно проекту конвенции, ибо ее действие не распространяется на этих лиц, за исключением морской исполняющей стороны, которая охватывается пунктом 20(4).

³⁵³ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли исключить взятый в скобки текст для уменьшения бремени доказывания, возлагаемого на служащего или агента.

³⁵⁴ Текст, содержащийся в пункте 4 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 187 документа A/CN.9/576.

³⁵⁵ Текст, содержащийся в пункте 4 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 187 документа A/CN.9/576.

b) выдача или передача транспортной электронной записи или распоряжение ею имеет такие же последствия, как и выдача или передача транспортного документа или владение им.

Статья 6. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей³⁵⁶

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

a) метод осуществления выдачи и³⁵⁷ передачи этой записи предполагаемому держателю;

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

c) методы, при помощи которых держатель в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем; и

d) порядок направления подтверждения в отношении того, что сдача груза грузополучателю осуществлена или что оборотная транспортная электронная запись, в соответствии со статьями 47(2) или 49(a)(ii), полностью утратили юридическую силу или действительность.

2. Процедуры, указанные в пункте 1, должны быть упомянуты в договорных положениях и должны предусматривать возможность беспрепятственного удостоверения.³⁵⁸

Статья 47. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи³⁵⁹

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

a) держатель ~~сдает~~ должен сдать оборотный транспортный документ или все такие документы, если было выдано более одного документа, перевозчику, **и**

³⁵⁶ Текст, содержащийся в пункте 7 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 207 и 210 документа A/CN.9/576.

³⁵⁷ Текст, содержащийся в пункте 7 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и пересмотренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 207 и 210 документа A/CN.9/576.

³⁵⁸ Как отмечается в сноске 34 в документе A/CN.9/WG.III/WP.47, термин "возможность беспрепятственного удостоверения" был использован для указания без излишней детализации на то, что необходимые процедуры должны быть доступны тем сторонам, которые законно заинтересованы в том, чтобы они были им известны до принятия какого-либо юридического обязательства, основанного на действительности оборотной транспортной электронной записи. Отмечалось также, что предусматриваемые системы могут функционировать таким же образом, как и существующие в настоящее время системы обеспечения наличия условий коносаментов. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности изложения соответствующих разъяснений в примечании или в комментарии, дополняющем проект конвенции.

³⁵⁹ Текст, содержащийся в пункте 5 документа A/CN.9/WG.III/WP.47 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 189 документа A/CN.9/576.

b) перевозчик ~~выдает~~ должен выдать держателю оборотную транспортную электронную запись, которая содержит заявление о том, что она выдана взамен оборотного транспортного документа; ~~и~~

~~после этого~~ c) оборотный транспортный документ полностью утрачивает после этого юридическую силу или действительность.

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

a) перевозчик ~~выдает~~ должен выдать держателю взамен транспортной электронной записи оборотный транспортный документ, который содержит заявление о том, что он выдан взамен оборотной транспортной электронной записи, и

b) после такой замены транспортная электронная запись полностью утрачивает юридическую силу и действительность.

ГЛАВА 3. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ³⁶⁰

Статья 28. Общая-сфера применения³⁶¹

1. С учетом положений статьи 39(1) настоящая Конвенция 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

a) место получения [или порт погрузки] находится в Договаривающемся государстве³⁶² ~~участнике~~, или

b) место сдачи [или порт разгрузки] находится в Договаривающемся государстве ~~участнике~~, или

[c) договор перевозки предусматривает, что он регулируется настоящей Конвенцией или законодательством любого государства, вводящим ее в действие.]³⁶³

Ссылки на [места и]³⁶⁴ порты означают [места и] порты, согласованные в договоре перевозки.

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

³⁶⁰ Для глав и статей, не имевших названия, предлагаются формулировки для рассмотрения Рабочей группой.

³⁶¹ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 62 документа A/CN.9/576.

³⁶² В целом практика ЮНСИТРАЛ заключается в том, чтобы использовать вместо термина "Государство-участник" термин "Договаривающееся государство" или аналогичную формулировку. Это изменение внесено во всем тексте проекта конвенции.

³⁶³ Можно сослаться на обсуждение этого пункта, как изложено в пункте 61 документа A/CN.9/576.

³⁶⁴ Если статья 1 будет содержать определения понятий "место получения" или "место сдачи", как это сделано в пунктах (bb) и (cc), то ссылки на "место" будут излишними.

Статья 39. Конкретные исключения и дополнения³⁶⁵

1. Настоящая Конвенция 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) настоящая Конвенция 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) Настоящая Конвенция 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.

b) Настоящая Конвенция 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 настоящей Конвенции в соответствии с подпунктом (a).

Статья 410. Применение в отношении третьих сторон³⁶⁶

Несмотря на положения статьи 39, если транспортный документ или транспортная электронная запись выдается в соответствии с чартер–партией или договором, предусмотренным в статье 39 (1)(b) или (c), положения настоящей Конвенции 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 3134, которое не является фрахтователем или стороной договора в соответствии со статьей 39 (1)(b) или (c).

ГЛАВА 34. ПЕРИОД ОТВЕТСТВЕННОСТИ³⁶⁷

³⁶⁵ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 66 документа A/CN.9/576.

³⁶⁶ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 73 документа A/CN.9/576, с учетом возможности включения ссылки на проект подпункта 9 (1)(d) в конце текста проекта статьи 10 и любого необходимого разъяснения режима в отношении квитанций.

Статья ~~711~~. Период ответственности перевозчика

1. ~~С~~ учетом положений статьи ~~912~~, ответственность перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки до момента сдачи груза грузополучателю.

2. ~~Моментом и местом получения груза являются момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре не содержится какого-либо конкретного положения, касающегося получения груза в отсутствие такого соглашения, момент и место, которые соответствуют торговым обычаям, практике или обыкновениям. В отсутствие таких положений в договоре перевозки такого соглашения или таких обычаев, практики или обыкновений моментом и местом получения груза являются момент и место фактической передачи груза на попечение перевозчика или исполняющей стороны.~~

3. Если грузоотправитель обязан передать груз в месте получения груза какому-либо органу или другой третьей стороне, которым в соответствии с законодательством или нормативными актами, применимыми в месте сдачи, должен быть передан груз и у которых перевозчик может его получить, моментом и местом получения перевозчиком груза от такого органа или другой третьей стороны являются момент и место получения груза перевозчиком в соответствии с пунктом 2³⁶⁸.

~~34. Моментом и местом получения груза считается момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре не содержится какого-либо конкретного положения, касающегося получения груза в отсутствие такого соглашения, момент и место, которые соответствуют торговым обычаям, практике или обыкновениям. В отсутствие ~~любого~~ такого ~~конкретного положения в договоре перевозки-соглашения~~ или таких обычаев, практики или обыкновений 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.~~

~~45. Если перевозчик обязан передать груз в месте сдачи груза какому-либо органу или другой третьей стороне, которым в соответствии с применимым законодательством или нормативными актами, применимыми в месте сдачи, должен быть передан груз и у которых грузополучатель может их получить, такая передача ~~будет рассматриваться в качестве представляет собой~~ сдачу груза перевозчиком грузополучателю в соответствии со статьей пунктом ~~34~~.~~

6. Для целей определения периода ответственности перевозчика и с учетом пункта 14(2) договор перевозки может не предусматривать, что:

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

³⁶⁷ Исправления к тексту, содержащемуся документе A/CN.9/WG.III/ WP.32.

³⁶⁸ Данный пункт предлагается для учета ситуации, когда грузоотправитель должен передать груз какому-либо компетентному органу, например таможенному органу, до его передачи перевозчику, данный текст в целом соответствует тексту пункта 5.

b) момент сдачи груза наступает до завершения его окончательной выгрузки согласно договору перевозки³⁶⁹.

Статья ~~9~~12. ~~Смешанные договоры перевозки и эквипедирования~~
Перевозка за рамками договора перевозки³⁷⁰

Вариант А статьи 12³⁷¹

1. Стороны могут прямо договориться в договоре перевозки, что в отношении указанной части или частей транспортировки груза перевозчик, выступая агентом, организует перевозку другим перевозчиком или перевозчиками.

2. В таком случае перевозчик ~~проявляет~~ должен проявить надлежащую осмотрительность при выборе другого перевозчика, ~~заключает~~ заключить договор с таким другим перевозчиком на обычных и общепринятых условиях, а также принимает все меры, которые могут разумно потребоваться для того, чтобы позволить такому другому перевозчику надлежащим образом выполнить свои обязательства по его договору.

Вариант В статьи 12³⁷²

По просьбе грузоотправителя по договору, перевозчик может согласиться выдать единый транспортный документ или транспортную электронную запись, которая включает конкретно указанную перевозку, не охватываемую договором перевозки. В таком случае ответственность перевозчика охватывает срок действия договора перевозки и, если не согласовано иное, перевозчик, от имени грузоотправителя по договору, должен организовать такую дополнительную перевозку, какая предусматривается данным транспортным документом или транспортной электронной записью.

³⁶⁹ Пункт 6 предлагается для обеспечения того, чтобы фиктивные положения не могли быть включены в договор перевозки с целью уменьшения периода ответственности перевозчика.

³⁷⁰ Предлагаемое улучшение названия. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, отведено ли статье 12 надлежащее место в главе 4, посвященной периоду ответственности.

³⁷¹ Вариант А является текстом статьи 12, содержащимся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32.

³⁷² Первое предложение текста варианта В призвано уточнить пункт 1 варианта А. Второе предложение текста варианта В изменяет пункт 2 варианта А путем изменения обязательства перевозчика, касающегося заключения им договора о дополнительной перевозке, с обязательства проявлять надлежащую осмотрительность на то, что будет согласовано в договоре перевозки или любой другой договоренности.

ГЛАВА 45. ОБЯЗАННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья ~~40~~13. Перевозка и сдача груза

Перевозчик с учетом положений настоящей Конвенции и в соответствии с условиями договора перевозки ~~[надлежащим образом и тщательно]~~³⁷³ ~~перевозит~~ должен перевезти груз до места назначения и сдает его грузополучателю.

Статья ~~41~~14. Конкретные обязанности

1. Перевозчик должен в течение периода своей ответственности, как это определяется в статье ~~7~~11, и с учетом статьи ~~8~~27 ~~обеспечивает~~ обеспечить надлежащее и тщательное получение³⁷⁴, погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним, ~~и~~ его выгрузку и сдачу.

2. Стороны могут согласовать, что ~~определенные функции, упомянутые в пункте 1, погрузка, укладка и выгрузка груза не выполняются~~ должны выполняться грузоотправителем по договору или любым лицом, упомянутым в статье 35, распоряжающейся стороной или грузополучателем. ~~или от их имени~~. Такое соглашение должно быть упомянуто в договорных условиях.³⁷⁵

Статья ~~42~~15. Грузы, которые могут стать опасными

Вариант А³⁷⁶

Несмотря на положения статей ~~40~~13, ~~41~~14 и ~~43~~16(1), перевозчик может отказаться производить погрузку или может выгрузить, ликвидировать или обезопасить груз или принять такие другие меры, которые являются разумными, если груз представляет или, как можно разумно предполагать, будет представлять в период ответственности перевозчика реальную опасность для людей или имущества или же неправомерную или неприемлемую опасность для окружающей среды.

³⁷³ Предложенное исключение слов "[надлежащим образом и тщательно]" как излишних и являющихся повтором, поскольку слова "с учетом положений настоящей Конвенции" уже включают перевозку груза надлежащим образом и тщательно. Кроме того, проект статьи 13 устанавливает общее обязательство, которое усиливается в последующих статьях.-

³⁷⁴ "Получение" и "сдача" добавлены для обеспечения их признания в качестве обязанностей перевозчика.

³⁷⁵ Как отмечается в сноске 47 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 127 документа A/CN.9/510 указано, что было принято решение заключить это положение в квадратные скобки как указание на то, что концепция условий FIO (франкопогрузка – разгрузка) и FIOS (франкопогрузка – разгрузка, штивка), включая вопрос о ее связи с положениями об ответственности перевозчика, должна быть еще раз рассмотрена Рабочей группой. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это положение с учетом любых изменений, которые вносятся в статьи 13 и 14(1).

³⁷⁶ Вариант А статьи 15 основан на первоначальном тексте проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/WP.21).

Вариант В³⁷⁷

Несмотря на положения статей ~~1013~~, ~~1114~~ и ~~1316~~(1), перевозчик может выгрузить, уничтожить или обезопасить ~~опасный~~ груз, если он начинает представлять реальную опасность для ~~жизни людей~~ или имущества.

Статья ~~1316~~. ~~Дополнительные Конкретные~~ обязательства, применимые в отношении морского рейса³⁷⁸

1. Перевозчик обязан до, в начале и в ходе³⁷⁹ морского рейса проявлять надлежащую осмотрительность с целью:

a) обеспечения и поддержания мореходности судна;

b) надлежащего укомплектования экипажа³⁸⁰, оснащения и обеспечения судна и поддержания такого укомплектования экипажа³⁸¹, оснащения и обеспечения судна в течение всего рейса;³⁸²

c) обеспечение и поддержание надлежащего состояния и безопасности трюмов и других частей судна, в котором перевозится груз, включая контейнеры, если они предоставляются перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его приемки, перевозки и обеспечения сохранности.

[2. Несмотря на положения статей ~~1013~~, ~~1114~~ и ~~1316~~ (1), перевозчик может пожертвовать грузом, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях защиты от неизбежной опасности³⁸³ для

³⁷⁷ Вариант В основан на принципах, закрепленных в статье 13 Гамбургских правил относительно полномочий перевозчика при чрезвычайных обстоятельствах при перевозке опасных грузов.

³⁷⁸ Текст, содержащийся в пункте 11 документа A/CN.9/WG.III/ WP.36, включая сноски.

³⁷⁹ Как отмечается в сноске 55 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.36, Рабочая группа решила, что обязательство перевозчика проявлять надлежащую осмотрительность в отношении обеспечения мореходности судна, должно носить бессрочный характер и что поэтому следует снять все квадратные скобки в проекте статьи 16(1), в которые заключены формулировки "и в ходе" в проекте статьи 16(1), "и поддержания" в проекте статьи 16(1)(a), а также "и поддержания" в проекте статьи 16(1)(c), сохранив заключенный в них текст Рабочая группа достигла также согласия в отношении того, что придание такому обязательству бессрочного характера затрагивает баланс распределения рисков между перевозчиком и сторонами, заинтересованными в грузе, в проекте конвенции и что Рабочей группе следует учитывать этот момент при рассмотрении остальной части конвенции.

³⁸⁰ Как отмечается в сноске 56 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.36, было внесено предложение редакционного характера, которое заключалось в том, чтобы вместо слов "man ... the ship" в тексте на английском языке использовать такие нейтральные с точки зрения мужского и женского рода формулировки, как "crew" или "staff". Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это предложение.

³⁸¹ Там же.

³⁸² Как отмечается в сноске 58 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.36, Рабочая группа просила Секретариат внести необходимые изменения в подпункт (b) для обеспечения того, чтобы такое обязательство понималось как носящее постоянный характер. Включение формулировки "в течение всего рейса", как представляется, позволяет получить такой результат. Возможным альтернативным вариантом является включение слов "и на постоянной основе" после слова "надлежащего".

³⁸³ Как отмечается в сноске 59 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.36, Рабочая группа просила Секретариат подготовить редакционные предложения для включения ссылки на существование неизбежной опасности, приняв при этом меры к тому, чтобы не наносить

человеческой жизни или³⁸⁴ другого имущества, являющегося элементом единого предприятия.]³⁸⁵

ГЛАВА ~~56~~. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ~~ЗА УТРАТУ ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА ИЛИ ЗАДЕРЖКУ В ЕГО СДАЧЕ~~

Статья ~~1417~~. Основания ответственности³⁸⁶

~~1.~~ Перевозчик несет ответственность за ~~убытки, причиненные~~ утрату или повреждение груза, а также ~~за~~ задержку ~~в его сдаче~~, если истец докажет, что

- a) утрата, повреждение или задержка; или
- b) событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку или способствовавшее им,

произошли в период ответственности перевозчика, как он определен в главе ~~34~~. Перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности, если он докажет, что причина или одна из причин утраты, повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, ~~упомянутого указанного~~ в статье ~~14-бис19~~.

~~2.~~ Если перевозчик, в качестве альтернативы доказыванию отсутствия вины, как это предусматривается в пункте 1, докажет, что событие, перечисленное в пункте 3, вызвало утрату, повреждение или задержку или способствовало им, то перевозчик освобождается, полностью или частично, от ответственности ~~кроме как при следующих обстоятельствах с учетом следующих положений:~~

a) если истец докажет, что вина перевозчика или какого-либо лица, ~~упомянутого-указанного~~ в статье ~~14-бис19~~, вызвала событие, на которое ссылается перевозчик, или способствовала ему, то перевозчик несет ответственность, полностью или частично, за утрату, повреждение или задержку;

b) если истец докажет, что иное событие, чем перечисленные в пункте 3, способствовало утрате, повреждению или задержке, и перевозчик не сможет доказать, что это событие не может быть отнесено на счет его вины или вины любого лица, ~~упомянутого-указанного~~ в статье ~~14-бис19~~, то перевозчик несет частичную ответственность за утрату, повреждение или задержку;

ущерба нормам, касающимся общей аварии и не изменять их. В соответствии с формулировкой Правила А Йорк-антверпенских правил 1994 года после слова "защиты" были добавлены слова "от риска".

³⁸⁴ Как отмечается в сноске 60 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа просила Секретариат подготовить редакционные предложения для включения ссылки на защиту человеческой жизни.

³⁸⁵ Как отмечается в сноске 61 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа решила сохранить проект статьи 16 (2) в квадратных скобках в его нынешнем месте в целях рассмотрения на более позднем этапе вопроса о целесообразности его перенесения в главу 18, касающуюся общей аварии.

³⁸⁶ Текст, содержащийся в пунктах 31 и 75 документа A/CN.9/572 и в целом принятый в пунктах 33 и 80 документа A/CN.9/572.

с) если истец докажет, что утрата, повреждение или задержка были вызваны, или вероятно вызваны, или частично вызваны

- i) немореходным состоянием судна;
- ii) ненадлежащим укомплектованием экипажа, оснащением или снабжением судна; или
- iii) тем фактом, что трюмы или другие части судна, в которых перевозится груз (включая контейнеры, когда они предоставлены перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз), не находились в должном или безопасном состоянии для получения, перевозки и хранения груза,

и перевозчик не сможет доказать, что

А) он выполнил свое обязательство проявлять надлежащую осмотрительность, как это требуется согласно статье ~~13~~16(1); или

В) утрата, повреждение или задержка не были вызваны любым из обстоятельств, ~~упомянутых~~ указанных в подпунктах (i), (ii) и (iii) выше,

то перевозчик несет ответственность, частично или полностью, за утрату, повреждение или задержку.

3. Событиями, упомянутыми в пункте 2, являются

- a) непреодолимая сила;
- b) риски, опасности и случайности на море или в других судоходных водах;
- c) война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстания и народные волнения;
- d) карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими препятствия, включая задержание, арест или конфискацию не по вине перевозчика или любого лица, ~~упомянутого~~ указанного в статье ~~14 бн~~19;³⁸⁷
- e) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;
- f) пожар на судне;
- g) скрытые дефекты [морского судна] [судна] [транспортного средства]³⁸⁸, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;
- h) действия или упущения грузоотправителя по договору или любого лица, ~~упомянутого~~ указанного в статье ~~32~~35³⁸⁹, распоряжающейся стороны или грузополучателя;

³⁸⁷ Потребуется дополнительно изучить вопрос о необходимости ссылки на статью 19.

³⁸⁸ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, какой из терминов в квадратных скобках следует оставить в этом пункте.

³⁸⁹ Потребуется дополнительно изучить вопрос о необходимости ссылки на статью 35.

i) обработка, погрузка [, укладка] или ~~разгрузка~~ выгрузка³⁹⁰ груза [, фактически выполненные] грузоотправителем по договору или любым лицом, ~~упомянутым~~ указанным в статье ~~3235~~³⁹¹, распоряжающейся стороной или грузополучателем;³⁹²

j) потеря объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за особой природы или скрытых недостатков груза или внутренне присущих грузу дефектов;

k) недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки, которые произведены не перевозчиком [или не от его имени];

l) спасание или попытки спасания жизни на море;

m) разумные меры по спасанию или попытки спасания имущества на море;

n) разумные меры или попытки избежать ущерба окружающей среде;

[o) действия перевозчика или исполняющей стороны во исполнение полномочий, предусмотренных в статьях ~~1215~~ и ~~1316~~(2), когда груз стал представлять опасность для людей, имущества или окружающей среды или был принесен в жертву].³⁹³

4. Когда перевозчик частично освобождается от ответственности согласно предыдущим пунктам настоящей статьи, то перевозчик несет ответственность только за ту часть утраты, повреждения или задержки, которая может быть отнесена на счет события или обстоятельства, за которое он несет ответственность согласно предыдущим пунктам, и ответственность ~~распределяется~~ должна быть распределена на основе, установленной в предыдущих пунктах.

Статья ~~13-бис~~ 18. Ответственность перевозчика за непредоставление информации и инструкций³⁹⁴

Перевозчик несет ответственность³⁹⁵ за утрату, повреждение [, задержку]³⁹⁶ или вред, вызванные нарушением им своих обязательств в соответствии со статьей ~~2629~~, если [и в той мере, в которой] перевозчик не докажет, что ни его вина, ни вина любого лица, ~~упомянутого~~ указанного в статье ~~14-бис~~ 19, не явились причиной утраты, повреждения [, задержки] или вреда [или не способствовали им]".

³⁹⁰ Слово "выгрузка" предлагается для соответствия формулировке проекта статьи 14.

³⁹¹ Потребуется дополнительно изучить вопрос о необходимости ссылки на статью 35.

³⁹² Как отмечается в пункте 76 документа A/CN.9/572, Рабочая группа решила добавить сноску к пункту (i), показывающую, что его окончательный текст будет зависеть от результатов обсуждения пункта 14(2).

³⁹³ Рабочая группа, возможно, пожелает вновь рассмотреть это положение с учетом обсуждения проекта статьи 33.

³⁹⁴ Текст, содержащийся в пункте 18 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, включая сноски. Как отмечается в сноске 85 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, элементы проектов статей 31 и 33, касающиеся ответственности перевозчика были названы "статья 18" для возможного включения в этом месте.

³⁹⁵ См. ниже, сноска 445.

³⁹⁶ См. ниже, сноска 447.

Статья ~~14~~ 19. Субститутивная ответственность перевозчика³⁹⁷

1. С учетом положений пункта ~~1520~~ (4)³⁹⁸ перевозчик несет ответственность за действия и бездействие

а) любой исполняющей стороны и

б) любого другого лица, включая субподрядчиков, служащих³⁹⁹ и агентов исполняющей стороны, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки, в той степени, в какой это лицо действует прямо или косвенно по просьбе перевозчика или под наблюдением или контролем перевозчика, как если бы такие действия или бездействие являлись действиями или бездействием перевозчика.

2. Перевозчик несет ответственность в соответствии с настоящим положением пунктом 1 только в том случае, если действия или бездействие исполняющей стороны или другого лица относятся к сфере его договора, служебных обязанностей или агентских функций.

Статья ~~1520~~. Ответственность морских исполняющих сторон⁴⁰⁰

1. Морская исполняющая сторона несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, и пользуется правами и иммунитетами перевозчика, предусмотренными в настоящей Конвенции, если произошло событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку, а) на протяжении периода, в течение которого груз находился на ее попечении; или б) в любой другой момент в той степени, в какой она участвует в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки.

2. Если перевозчик соглашается взять на себя какие-либо другие обязательства помимо обязательств, возлагаемых на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, или соглашается, что его ответственность за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза или в связи с грузом превысит пределы, установленные в соответствии со статьями ~~16(2)65, 1864~~⁴⁰¹ и ~~2426~~(4), морская

³⁹⁷ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.36.

³⁹⁸ Как отмечается в сноске 63 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа решила сохранить эту вводную формулировку, хотя было предложено заменить ее словами "с учетом ответственности и пределов ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик", поскольку в проекте статьи 19 речь идет об исках, предъявляемых перевозчику, в то время как в проекте статьи 20 (4) речь идет об исках, предъявляемых любому лицу, помимо перевозчика.

³⁹⁹ Как отмечается в сноске 64 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36 в качестве редакционного замечания, по-видимому, потребуется дополнительно обсудить возможность отдельного рассмотрения вопроса о служащих (за которых заключивший договор перевозчик должен нести широкую ответственность) и о субподрядчиках (в отношении которых ответственность заключившего договор перевозчика может быть несколько более узкой).

⁴⁰⁰ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.36.

⁴⁰¹ Как отмечается в сноске 69 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа приняла к сведению предложение, имеющее своей целью ограничить ссылку на проект статьи 64, поскольку было указано, что, хотя ссылка на пункты 1, 3 и 4 проекта статьи 64 является приемлемой, на пункт 2 проекта статьи 64 ссылаться не следует, поскольку исполняющая сторона не несет ответственности в случае нелокализованного ущерба. Рабочая группа

исполняющая сторона не несет обязательств в соответствии с таким соглашением, если морская исполняющая сторона прямо не соглашается взять на себя такие обязательства или такие пределы ответственности.

3. С учетом положений пункта 4 морская исполняющая сторона несет ответственность за действия или бездействие любого лица, которому она делегировала исполнение любой обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки, включая ее субподрядчиков, служащих или агентов, как если бы такие действия или бездействие являлись действиями или бездействием исполняющей стороны. Морская исполняющая сторона несет ответственность в соответствии с настоящим положением пунктом только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относятся к сфере ее договора, служебных обязанностей или агентских функций.⁴⁰²

Вариант А пункта 4⁴⁰³

4. Если морской исполняющей стороне предъявляется иск в соответствии с настоящей Конвенцией, такая сторона имеет право воспользоваться возражениями и ограничениями ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик в соответствии с настоящей Конвенцией, если [она докажет, что]⁴⁰⁴ она действовала в пределах своего договора, служебных обязанностей или агентских функций.

Вариант В пункта 4

4. Если какому-либо лицу, помимо перевозчика, упомянутому указанному в статье ~~14~~ 19 ~~и~~ или пункте 3 [, включая служащих или агентов заключившего договор перевозчика или морской исполняющей стороны,]⁴⁰⁵ предъявляется иск в соответствии с настоящей Конвенцией, такое лицо имеет право воспользоваться средствами правовой защиты и ограничениями ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик в соответствии с настоящей Конвенцией, если [оно докажет,

решила, что ей, возможно, потребуется провести дальнейшее обсуждение этого вопроса после принятия решения относительно включения пункта 2 проекта статьи 64 в проект конвенции.

⁴⁰² Как отмечается в сноске 74 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа подтвердила принятое ею ранее решение о том, что структура этого пункта должна отражать структуру нового проекта статьи 19, и приняла к сведению мнение о целесообразности расширения сферы проекта статьи 20(3) для охвата как морских, так и неморских исполняющих сторон, с целью продолжить обсуждение на одной из последующих сессий.

⁴⁰³ Предложенный вариант пункта 20(4) с учетом желания Рабочей группы, на которое указывается в сноске 77 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, изучить вариант, ограничивающий сферу применения этого пункта морской сферой и с учетом предложенного текста пункта 4(2), который соответствует тексту этого пункта, но в контексте служащих и агентов.

⁴⁰⁴ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли исключить взятый в скобки текст для уменьшения бремени доказывания, возлагаемого на морскую исполняющую сторону.

⁴⁰⁵ Как отмечается в сноске 80 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий упрощенный текст вводной формулировки данного пункта, заканчивающийся словами "такое лицо": "Если какой-либо морской исполняющей стороне [, включая ее субподрядчиков, служащих или агентов] предъявляется иск в соответствии с настоящей Конвенцией, такое лицо ...".

что]⁴⁰⁶ оно действовало в пределах своего договора, служебных обязанностей или агентских функций.

Статья ~~15~~ 21. Солидарная ответственность и взаимный зачет⁴⁰⁷

1. Если ответственность⁴⁰⁸ за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон, их ответственность является солидарной [, при которой каждая такая сторона несет ответственность за возмещение всей суммы такой утраты, повреждения или задержки без ущерба для любого права регрессного иска, которое она может ~~предъявить~~ иметь другим несущим ответственность сторонам,]⁴⁰⁹ но только в пределах, предусмотренных в статьях ~~1622~~, ~~1864~~ и ~~2426~~.

2. Без ущерба для положений статьи ~~1966~~ совокупная ответственность всех таких лиц не ~~превышает~~ должна превышать общих пределов ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией.

[3. В тех случаях, когда предъявленное истцом требование к неморской исполняющей стороне в отношении возмещения утраты, повреждения или задержки в сдаче груза удовлетворяется, сумма, полученная истцом, зачитывается против любого последующего требования в отношении возмещения утраты, повреждения или задержки, которое истец предъявляет к перевозчику или морской исполняющей стороне.]⁴¹⁰

⁴⁰⁶ См. выше, сноска 404.

⁴⁰⁷ Текст, содержащийся в пункте 2 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, включая сноски.

⁴⁰⁸ Как отмечается в сноске 3 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, было указано, что сферу применения этого пункта необходимо ограничить морскими исполняющими сторонами. Поскольку в настоящее время этот проект пункта выделен в отдельный проект статьи, для достижения большей ясности формулировка "Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут несколько морских исполняющих сторон", которая содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, была заменена формулировкой "Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон". Рабочая группа, возможно, пожелает также обсудить вопрос о том, снимает ли это разъяснение вызывающие беспокойство вопросы, которые были подняты в пункте 14 документа A/CN.9/552, за исключением вопроса о взаимном зачете, который рассматривается в проекте пункта 21 (3) ниже.

⁴⁰⁹ Как отмечается в сноске 4 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, формулировка, заключенная в квадратные скобки, добавлена с целью разъяснить значение термина "солидарная ответственность". Однако Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть использование термина "солидарная ответственность" в многочисленных международных документах, включая: пункт 10(4) Гамбургских правил; пункт 27(4) Унифицированных правил, касающихся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом, с поправками, внесенными в соответствии с Протоколом об изменении 1999 года (КМЖП–МГК 1999); пункт 4(5) Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года (КПВ); пункт 30(3) Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, с поправками, внесенными в соответствии с протоколами, подписанными в 1955 и 1975 годах ("Варшавская конвенция"); и пункт 36(3) Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, Монреаль, 1999 год ("Монреальская конвенция").

⁴¹⁰ Как отмечается в сноске 7 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, был подготовлен пересмотренный проект в ожидании дальнейшего обсуждения относительно разработки унифицированного правила по вопросу о взаимном зачете или передачи этого вопроса в сферу внутреннего права. См. также выше, сноска 407. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, является этот пункт необходимым или его можно исключить.

Статья ~~16~~22. Задержка⁴¹¹

~~1.~~ Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения – до истечения срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом условий договора, особенностей вида транспорта и конкретных обстоятельств рейса⁴¹².

Статья ~~17~~23. Исчисление возмещения⁴¹³

~~1.~~ С учетом положений статьи ~~18~~64 сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за утрату или повреждение груза, исчисляется по ценам на такой груз в месте и в момент сдачи груза, установленных в соответствии со статьей ~~7~~11.

~~2.~~ Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, при ее отсутствии, на основе рыночной цены либо, при отсутствии и биржевой, и рыночной цен, на основе обычных цен на грузы такого же рода и качества в месте их сдачи.

~~3.~~ В случае утраты или повреждения груза перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в пунктах 1 и 2, за исключением случаев, когда перевозчик и грузоотправитель по договору договорились исчислять возмещение иным способом в пределах, указанных в ~~статье 88~~ главе 20.

Статья ~~20~~24. Уведомление об утрате, повреждении или задержке⁴¹⁴[Вариант А пункта 1]⁴¹⁵

1. В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если уведомление⁴¹⁶ об утрате или повреждении груза ~~[или в связи с грузом]~~⁴¹⁷, указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано [грузополучателем или от его имени] перевозчику

⁴¹¹ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁴¹² Статья 22(2), прежний проект статьи 16(2) в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, перенесен в качестве статьи в новую главу об ограничении ответственности.

⁴¹³ Текст, содержащийся в пункте 5 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁴¹⁴ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 9 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁴¹⁵ Как отмечается в сноске 39 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, первоначальный текст и предлагаемый пересмотренный проект пункта 1, как это было предложено в пункте 66 документа A/CN.9/552, были заключены в квадратные скобки для дальнейшего обсуждения. Вариант А пункта 1 является текстом, содержащимся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, из которого по решению, изложенному в пункте 75 документа A/CN.9/552, исключена формулировка "[разумного срока]" и в который добавлены формулировки, отмеченные сносками.

⁴¹⁶ Как отмечается в сноске 40 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в проекте статьи 8 проекта конвенции указывается, что уведомление, упоминаемое, в частности, в проекте пункта 1, может даваться с использованием электронной связи; в противном случае следует использовать письменную форму.

⁴¹⁷ Слова "или в связи с грузом" исключены как излишние в этом пункте.

или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение [трех рабочих дней] [семи дней] [семи рабочих дней в месте сдачи груза] [семи календарных дней], после сдачи груза. Такое уведомление не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки⁴¹⁸ груза грузополучателем и перевозчиком или исполняющей стороной, на которую возлагается ответственность.

[Вариант В пункта 1⁴¹⁹

1. Уведомление об утрате или повреждении груза ~~[или в связи с грузом]~~⁴²⁰, указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, ~~делается~~ должно делаться [грузополучателем или от его имени] перевозчику или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение [трех рабочих дней] ~~[разумного срока]~~⁴²¹ [рабочих дней в месте сдачи груза] [календарных дней] после сдачи груза. [Суд ~~[может принять]~~ [принимает должен] принять во внимание неспособность сделать такое уведомление при принятии решения о том, выполнил ли истец свои обязательства в отношении бремени доказывания в соответствии со статьей 1417(1).] Такое уведомление не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки груза грузополучателем и перевозчиком или исполняющей стороной, на которую возлагается ответственность.]

2. Никакое возмещение не подлежит уплате в соответствии со статьей 1622, если уведомление об ущербе, обусловленном задержкой, не было сделано перевозчику в течение 21 календарного дня после сдачи груза.

3. Если уведомление, упоминаемое в настоящей статье, сделано исполняющей стороне, которая сдала груз, оно имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и уведомление, сделанное перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано морской исполняющей стороне.

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

⁴¹⁸ Как отмечается в сноске 43 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.39, в пункте 95 документа A/CN.9/525 было указано, что в контексте гражданского права более уместными, возможно, являются формулировки "параллельная проверка" или "inspection contradictoire".

⁴¹⁹ Как отмечается в сноске 44 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.39, вариант В пункта 1 соответствует тексту пункта 66 документа A/CN.9/552.

⁴²⁰ См. ниже, сноска 538.

⁴²¹ Как указывается в пункте 75 документа A/CN.9/552, Рабочая группа решила исключить выражение "[разумного срока]" из первоначального текста, из которого взят этот вариант.

ГЛАВА ~~67~~. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ
КОНКРЕТНЫХ СТАДИЙ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ [ИЛИ ПЕРЕВОЗКИ
 ПО ДРУГИМ СУДОХОДНЫМ ВОДАМ]

~~Статья 22~~⁴²²

~~1. Несмотря на положения статьи 14(1), перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку, возникшие веледетствие или явившиеся результатом пожара на судне, если только он не возник веледетствие действий или вины перевозчика.~~

~~2. Статья 14 применяется также в случае перечисленных ниже событий:~~

- ~~a) спасание или попытки спасания жизни или разумные меры по спасанию или попытке спасания имущества на море;~~
- ~~b) разумные попытки избежать ущерба окружающей среде;~~
- ~~c) риски, опасности и случайности на море или в других судоходных водах.~~

Статья ~~23~~²⁵. Отклонение от курса во время морской перевозки

[Вариант А]⁴²³

1. Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса в целях спасания или попытки спасания жизни [или имущества] на море [, либо любым другим [разумным] отклонением судна от курса].

2. Если в соответствии с национальным законодательством отклонение судна от курса само по себе является нарушением обязательств перевозчика, такое нарушение имеет последствия только в той степени, в какой это совместимо с положениями настоящей Конвенции⁴²⁴.]

[Вариант В]⁴²⁵

1. Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса, допущенного в целях спасания или попытки спасания жизни или

⁴²² Текст исключен из документа A/CN.9/WG.III/WP.32, как указывается в пункте 11 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, этот проект статьи объединен с проектом статьи 17.

⁴²³ Как отмечается в сноске 59 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, вариант А соответствует проекту статьи, содержащемуся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

⁴²⁴ Как отмечается в сноске 60 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39 и в сноске 112 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, альтернативная формулировка этого пункта могла бы гласить следующее:

 "Если в соответствии с внутригосударственным законодательством отклонение судна от курса само по себе является нарушением обязательств перевозчика, такое нарушение не лишает перевозчика или исполняющую сторону любых средств правовой защиты или ограничения ответственности, предусмотренных в настоящей Конвенции".

 Если будет принята такая формулировка, то Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о необходимости пункта 1.

⁴²⁵ Как отмечается в сноске 61 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, вариант В соответствует проекту статьи, содержащемуся в пункте 38 документа A/CN.9/WG.III/WP.34.

имущества на море, либо любым другим разумным отклонением судна от курса.

2. Если отклонение от курса является нарушением обязательств перевозчика в соответствии с правовой доктриной, признанной в национальном законодательстве или в настоящей Конвенции, такая доктрина применяется только в случае неразумного отклонения от курса при выборе маршрута морского судна.

3. Если отклонение от курса является нарушением обязательств перевозчика, нарушение имеет последствия только в соответствии с положениями настоящей Конвенции. В частности, отклонение от курса не лишает перевозчика его прав по настоящей Конвенции, за исключением предусмотренного в статье [1966](#).]

Статья [2426](#). Палубный груз [на морских судах](#)⁴²⁶

1. Груз может перевозиться на палубе или над палубой [морского судна](#), только если:

a) такая перевозка требуется в соответствии с применимым законодательством или административными правилами или положениями, или

b) он перевозится в контейнерах или на контейнерах [приспособленных для перевозки груза на палубе] на палубе, которая специально предназначена для перевозки таких контейнеров, или

c) перевозка на палубе [, в случаях, не охваченных в [подпунктах](#) (a) или (b) настоящего ~~статьи~~ [пункта](#)], [осуществляется в соответствии с договором перевозки или] соответствует обычаям, обыкновениям и практике соответствующей отрасли или вытекает из других обыкновений или практики в данной отрасли.

2. Если груз отгружается в соответствии с [подпунктами](#) 1(a) или (c), перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение этого груза или задержку в сдаче, которые вызваны особыми рисками, связанными с его перевозкой на палубе. Если груз перевозится на палубе или над палубой в соответствии с [подпунктом](#) 1(b), перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение такого груза или за задержку в сдаче в соответствии с условиями настоящей Конвенции без учета того, что груз перевозится на палубе или над палубой. Если груз перевозится на палубе в других случаях, помимо разрешенных в соответствии с [пунктом](#) 1, перевозчик несет ответственность, независимо от положений статьи [4417](#), за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, которые являются исключительно следствием его перевозки на палубе.⁴²⁷

3. Если груз отгружается в соответствии с [подпунктом](#) 1(c), тот факт, что конкретный груз перевозится на палубе, должен быть указан в договорных условиях. При отсутствии такого указания перевозчик несет бремя доказывания

⁴²⁶ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 13 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁴²⁷ Как отмечается в сноске 63 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, пункт 2 будет более подробно рассмотрен при обсуждении проекта пункта 17(4), однако изменения к пункту 17(4) могут снять необходимость его рассмотрения.

того, что перевозка на палубе соответствует подпункту 1(с) и, если выдается оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись, не может ссылаться на этот ~~положение~~подпункт в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела такой оборотный транспортный документ или транспортную электронную запись.⁴²⁸

____[4. Если перевозчик в соответствии с настоящей статьей ~~24~~ несет ответственность за утрату или повреждение груза, перевозимого на палубе, или за задержку в его сдаче, его ответственность ограничивается в той степени, в какой это предусмотрено в статьях ~~1622 и 1864~~ и 66(1); тем не менее, если перевозчик и грузоотправитель по договору [прямо] договорились, что груз будет перевозиться в трюме, перевозчик не имеет права на ограничение его ответственности в отношении любой утраты или повреждения груза [[, вызванных [исключительно] [в той мере, в какой такое повреждение вызвано] их перевозкой на палубе]^{429.}⁴³⁰

[Статья 827. Перевозка до или после морской перевозки

____1. В случае предъявления требований или возникновения спора в результате утраты или повреждения груза или задержки, возникших исключительно в течение периода ответственности перевозчика, однако ~~никогда~~ из следующих периодов:

____a) ~~с момента получения груза перевозчиком или исполняющей стороной~~ до момента его погрузки на морское судно;

____b) ~~с момента~~ после его выгрузки с морского судна до момента его сдачи грузополучателю;

и если в момент такой утраты, повреждения или задержки ~~действуют~~ положения международной конвенции [или национального законодательства], ~~которые~~

i) в соответствии с их условиями применяются в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика в соответствии с договором перевозки в течение этого периода, [независимо от того, требуется ли выдача какого-либо конкретного документа, с тем чтобы такая международная конвенция являлась применимой].⁴³¹, и

⁴²⁸ Как отмечается в сноске 64 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, обсуждение пункта 3 и вопроса о том, следует ли распространить его действие на третьи стороны, полагающиеся на необоротные транспортные документы и транспортные электронные записи, будет продолжено после обсуждения вопросов, касающихся прав третьих сторон и права заключать договоры.

⁴²⁹ Как отмечается в сноске 67 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, формулировка "вызванных исключительно их перевозкой на палубе" была заключена в квадратные скобки. Был добавлен еще один вариант.

⁴³⁰ Как отмечается в сноске 69 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, пункт 4 был заключен в квадратные скобки в целях обсуждения на одной из будущих сессий и дальнейшего изучения вопроса о взаимосвязи этого пункта с проектом статьи 66.

⁴³¹ Как указывается в пункте 55 документа A/CN.9/WG.III/WP.21, данный взятый в скобки текст отражает ситуацию в соответствии с Конвенцией о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом 1980 года ("Конвенция КМЖП"). После вступления в силу Протокола 1999 года об изменениях в Конвенцию КМЖП, которое ожидается осенью 2005 года, Рабочая группа, возможно, пожелает исключить взятую в скобки формулировку.

ii) ~~содержат конкретные положения об~~ конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничения ответственности или сроки исковой давности, и

iii) не могут быть отменены на основании частного договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю по договору,

такие положения, если они носят обязательный характер, как это указано в подпункте (iii) выше, имеют преобладающую силу по сравнению с положениями настоящей Конвенции.]

____[2. ~~Положения статьи 8~~ Пункт 1 не затрагивает применения статьи 1864(2)⁴³².]

____[3. Статья 827 применяется независимо от национального законодательства, которое в противном случае применимо в отношении договора перевозки⁴³³.]

ГЛАВА ~~78~~. ОБЯЗАННОСТИ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ ПО ДОГОВОРУ

Статья ~~2528~~. Сдача груза; ~~готового~~ для перевозки⁴³⁴

____Грузоотправитель по договору ~~сдаст~~ должен сдать груз, готовый к перевозке, если в договоре перевозки не согласовано иное, и в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку, включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также разгрузку, и что они не причинят вреда или ущерба. В случае, если груз сдается в контейнерах или на контейнерах или трейлерах, упакованных грузоотправителем по договору, грузоотправитель по договору обязан уложить, увязать и закрепить груз в контейнере или трейлере или на контейнере или трейлере таким образом, чтобы груз выдержал предполагаемую перевозку, включая погрузку, обработку и выгрузку контейнера или трейлера, и чтобы он не причинил вреда или ущерба.⁴³⁵

⁴³² В случае исключения пункта 64(2) этот пункт также следует исключить.

⁴³³ Как указывается в пункте 54 документа A/CN.9/WG.III/WP.21, этот пункт является коллизией нормой, которая призвана обеспечить применимость конвенций о наземном транспорте. Кроме того, как указывается в сносках 42 и 231 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, проект статьи 27 привел к просьбе включить коллизионную норму в главу 19. В ответ на эту просьбу был включен проект статьи 89.

⁴³⁴ Текст, содержащийся в пункте 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, включая сноски.

⁴³⁵ Как отмечается в сноске 71 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, с целью улучшения формулировки, как это предлагается в пунктах 122 и 123 документа A/CN.9/552, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть альтернативную формулировку второго предложения текста проекта статьи 28:

— "В случае, если груз сдается в контейнерах или на контейнерах или трейлерах, упакованных грузоотправителем по договору, действие этого обязательства распространяется на укладку, увязку и закрепление груза в контейнере или на контейнере или трейлере".

Статья 2629. Обязательство перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций⁴³⁶

____Перевозчик ~~предоставляет~~ должен представить грузоотправителю по договору по его просьбе [и своевременно]⁴³⁷ такую информацию, которая известна перевозчику, и дает инструкции, которые разумно необходимы или имеют значение для грузоотправителя по договору в целях выполнения его обязательств в соответствии со статьей 2528⁴³⁸. [Предоставляемая информация и инструкции должны быть точными и полными.]⁴³⁹

Статья 2730. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документации ⁴⁴⁰

____Грузоотправитель по договору ~~предоставляет~~ должен представить перевозчику [на своевременной основе такие точные и полные]⁴⁴¹ информацию, инструкции и документы, которые разумно необходимы для:

a) обработки и перевозки груза, включая меры предосторожности, которые должны быть приняты перевозчиком или исполняющей стороной, за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику⁴⁴²;

b) соблюдения всех правил, положений и других требований компетентных органов в связи с предполагаемой перевозкой, включая регистрацию, оформление заявок и лицензий в отношении груза;

c) формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или транспортных электронных записей, включая условия, упомянутые в статье 3438(1) (b) и (c); ~~наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем по договору в договорных условиях;~~ ~~наименование грузополучателя, если таковое имеется;~~ ~~наименование лица, приказу которого должен быть выдан транспортный документ или транспортная электронная запись, если таковые имеются;~~ за исключением случаев, когда

⁴³⁶ Текст, содержащийся в пункте 15 документа A/CN.9/WG.III/ WP.39, включая сноски.

⁴³⁷ Как отмечается в сноске 72 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.39, прежний проект статьи 28 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32 был исключен и заменен упоминанием в проекте статьи 29 о том, что грузоотправитель по договору обязан "[своевременно]" предоставлять необходимую информацию и инструкции.

⁴³⁸ Как отмечается в сноске 73 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.39, возможно, потребуется продолжить рассмотрение изложенной в пункте 128 документа A/CN.9/552 альтернативной формулировки "за исключением случаев, когда перевозчик может разумно предполагать, что такая информация уже известна грузоотправителю по договору".

⁴³⁹ Как отмечается в сноске 74 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.39, для обсуждения в будущем добавлена формулировка "[предоставляемая информация и инструкции должны быть точными и полными]".

⁴⁴⁰ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 16 документа A/CN.9/WG.III/ WP.39.

⁴⁴¹ Как отмечается в сноске 75 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.39, для обсуждения в будущем добавлена формулировка "[на своевременной основе такие точные и полные информацию, инструкции и документы ...]".

⁴⁴² Как отмечается в сноске 76 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.39, существующий текст сохранен для обсуждения в будущем, однако в конце подпункта (a) была добавлена формулировка "за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику".

грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику.

~~Статья 28.~~⁴⁴³

~~Информация, инструкции и документы, которые грузоотправитель по договору и перевозчик предоставляют друг другу в соответствии со статьями 26 и 27, должны направляться своевременно и быть точными и полными.~~

Статья ~~29~~³¹. Основания ответственности грузоотправителя по договору⁴⁴⁴

~~1. Грузоотправитель по договору несет ответственность⁴⁴⁵ за⁴⁴⁶ ущерб, явившийся результатом~~ утрату, повреждение [, задержку в сдаче]⁴⁴⁷ груза или вред, причиненных грузом, и ~~результатом~~ нарушение им своих обязательств в соответствии со статьей ~~25~~²⁸ и пунктом ~~27~~³⁰(a), ~~[если]~~ [если и в той мере, в какой] ~~[и за исключением меры, в которой]~~ грузоотправитель по договору не докажет, что ни его вина, ни вина любого лица, упомянутого в статье ~~32~~³⁵, не явились причиной такой утраты, повреждения [, задержки] или вреда ~~[или не способствовали им]~~

[Вариант А пункта 2]⁴⁴⁸

~~2. Грузоотправитель по договору несет ответственность⁴⁴⁹ за~~ утрату или повреждение, вызванные нарушением им своих обязательств в соответствии с пунктами ~~27~~³⁰(b) и (c).]

⁴⁴³ Текст исключен из документа A/CN.9/WG.III/WP.32, как отмечается в пункте 17 документа A/CN.9/WG.III/WP.39. См. выше, сноска 437.

⁴⁴⁴ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 18 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁴⁴⁵ Как отмечается в сноске 77 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, пункт 31(1) был сформулирован заново с целью отразить положение об ответственности перевозчика, содержащееся в проекте пункта 17(1) документа A/CN.9/WG.III/WP.36. В соответствии с проектом статьи 17 было исключено упоминание сторон, перед которыми грузоотправитель по договору несет ответственность; как отмечается в пункте 144 документа A/CN.9/552, вопрос об ответственности перед грузополучателем и распоряжающейся стороной, который первоначально был отражен в проекте статьи 29 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, возможно, необходимо будет вновь рассмотреть на более позднем этапе.

⁴⁴⁶ Выражение "утрата, явившаяся результатом" было исключено в соответствии с подходом, используемым в проекте статьи 17.

⁴⁴⁷ Как отмечается в сноске 78 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, использование слова "задержка" обусловлено разработкой положения, аналогичного проекту статьи 17, однако это слово заключено в квадратные скобки, поскольку оно конкретно не обсуждалось в контексте проекта статьи 31.

⁴⁴⁸ Как отмечается в сноске 80 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, правило о строгой ответственности в тех случаях, когда грузоотправитель по договору не выполняет требования подпунктов (b) и (c) проекта статьи 30, было сохранено в квадратных скобках.

⁴⁴⁹ См. выше, сноска 445.

Вариант В пункта 2⁴⁵⁰

2. Считается, что грузоотправитель по договору гарантировал перевозчику на момент получения перевозчиком ~~точность своевременность, точность и полноту марок, числа мест, количества и веса груза, как они им указаны, и информации, инструкций и документов, которые грузоотправитель по договору обязан предоставить согласно пунктам 30(b) и (с).~~ ¶Грузоотправитель по договору ~~обязан должен~~ возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом ~~неточности этих данных~~ любого нарушения обязательств по пунктам 30(b) и (с). Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственности по договору перевозки перед любым лицом, иным чем грузоотправитель по договору.]

3. Если утрата или повреждение [или вред] возникают одновременно в результате невыполнения и грузоотправителем по договору, и перевозчиком своих соответствующих обязательств, грузоотправитель по договору и перевозчик несут солидарную ответственность перед грузополучателем или распоряжающейся стороной⁴⁵¹ за любую такую утрату или повреждение [, или вред].⁴⁵²

[Статья ~~29~~ не 32. Существенное искажение данных грузоотправителем по договору⁴⁵³

Перевозчик не несет ответственности за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза ~~или в связи с~~ грузом, если данные о характере или стоимости груза были сознательно и существенно искажены грузоотправителем по договору в договоре перевозки или в транспортном документе или в транспортной электронной записи.]⁴⁵⁴

⁴⁵⁰ Как отмечается в сноске 82 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в квадратных скобках следовало включить положение, аналогичное статье III.5 Гаагских правил. Это положение было пересмотрено как следует из варианта, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁴⁵¹ Как отмечается в сноске 83 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, вопрос об ответственности перед грузополучателем или распоряжающейся стороной, возможно, необходимо будет вновь рассмотреть на более позднем этапе.

⁴⁵² Как отмечается в сноске 84 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, пункт 3 варианта В проекта статьи 31 (A/CN.9/WG.III/WP.32) был сохранен для продолжения обсуждений в будущем. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, должно ли это положение, касающееся одновременно действующих причин, быть аналогичным также соответствующему пункту проекта статьи 17.

⁴⁵³ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 20 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁴⁵⁴ Как отмечается в сноске 90 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, текст проекта статьи 32 был включен в квадратные скобки, а вопросы, касающиеся причинной обусловленности и включения возмещения ущерба за задержку в сдаче, будут рассмотрены на одной из будущих сессий. Кроме того, проект статьи 32 можно было бы включить в главу 6 об ответственности перевозчика.

Статья 30.⁴⁵⁵Вариант А

~~Грузоотправитель по договору несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату, повреждение или вред, причиняемые грузом, и за нарушение своих обязательств в соответствии со статьей 25, если грузоотправитель по договору не докажет, что такая утрата или повреждение были вызваны событиями или обстоятельствами, которых заботливый грузоотправитель по договору не мог избежать, или последствия которых заботливый грузоотправитель по договору был не в состоянии предупредить.~~

Вариант В

~~Грузоотправитель по договору не [отвечает] [несет ответственности] за утрату или повреждение, причиненные перевозчику или судну по любой причине, в отсутствие каких-либо действий, вины или небрежности со стороны грузоотправителя по договору, его агентов или служащих].~~

Вариант С

~~Грузоотправитель по договору несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату, повреждение или вред, причиняемый грузом, и за нарушение своих обязательств в соответствии со статьей 25, если грузоотправитель по договору не докажет, что он не вызвал или не способствовал такой утрате или повреждению.~~

Статья 3033. Специальные правила в отношении опасных грузов⁴⁵⁶

1. "Опасный груз" означает груз, который в силу своей природы или характера представляет собой, или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет представлять собой опасность для людей или имущества или же противозаконную или неприемлемую опасность для окружающей среды.

2. Грузоотправитель по договору должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный в соответствии с любыми правилами, положениями или другими требованиями компетентных органов, которые являются применимыми на любой стадии предполагаемой перевозки груза. Если грузоотправитель по договору не делает этого, он несет ответственность перед перевозчиком и любой исполняющей стороной за любую утрату, повреждение, задержку в сдаче и расходы, прямо или косвенно вытекающие из такого бездействия или являющиеся его результатом.

3. Грузоотправитель должен уведомить перевозчика об опасной природе или характере груза своевременно до сдачи грузоотправителем груза перевозчику или исполняющей стороне. Если грузоотправитель по договору не делает этого, а такой перевозчик или исполняющая сторона иным образом не

⁴⁵⁵ Текст исключен из документа A/CN.9/WG.III/WP.32, как отмечается в пункте 18 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁴⁵⁶ Считается, что этот текст лучше отражает итоги обсуждения в Рабочей группе и ее просьбу, изложенные в пунктах 146–148 документа A/CN.9/552, и заменяет текст, предложенный в пункте 19 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

осведомлены об опасной природе или характере груза, то грузоотправитель по договору несет ответственность перед перевозчиком и любой исполняющей стороной за любую утрату, повреждение, задержку в сдаче и расходы, прямо или косвенно вытекающие из такой перевозки или являющиеся ее результатом.

Статья ~~31~~34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору⁴⁵⁷

Если какое-либо лицо, именуемое "грузоотправителем по договору" в договорных условиях, но не являющееся грузоотправителем по договору согласно определению, содержащемуся в статье 1(~~4~~h), [принимает] [получает] [~~становится держателем~~] транспортный документ или транспортную электронную запись, такое лицо а) [несет обязательства и ответственность,] возлагаемые на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей главой и в соответствии со статьей ~~57~~59, и б) пользуется правами и иммунитетам грузоотправителя по договору, предусмотренными в настоящей главе и в главе ~~13~~14.

Статья ~~32~~35. Ответственность грузоотправителя по договору за субподрядчиков, служащих и агентов Субститутивная ответственность грузоотправителя по договору⁴⁵⁸

Грузоотправитель по договору несет ответственность за действия или бездействие любого лица, которому он делегировал исполнение любой из своих обязанностей в соответствии с настоящей главой, включая его субподрядчиков, служащих, агентов и любых других лиц [за исключением перевозчика или исполняющих сторон], которые прямо или косвенно действуют по его просьбе или под его надзором и контролем, как если бы такие действия или бездействие являлись его собственными действиями или бездействием. Ответственность возлагается на грузоотправителя по договору в соответствии с ~~настоящим положением настоящей статьей~~ настоящим положением настоящей статьей только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относятся к сфере контракта, служебных обязанностей или агентских функций такого лица.⁴⁵⁹

⁴⁵⁷ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 21 документа A/CN.9/WG.III/WP.39. Как отмечается в сноске 91 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, следует продолжить изучение вопроса о сфере применения этого положения, а также вопроса о том, должно ли оно представлять собой только субсидиарную норму в тех случаях, когда грузоотправитель по договору неизвестен.

⁴⁵⁸ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 22 документа A/CN.9/WG.III/WP.39. Changes have been made to this provision to align it with art. 19, relating to the vicarious liability of the carrier.

⁴⁵⁹ Как отмечается в сноске 94 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, существующий текст был сохранен для дальнейшего обсуждения, а вопросы, касающиеся взаимосвязи этого положения с пунктом 14(2) и проектом статьи 32, следует рассмотреть на одной из будущих сессий.

Статья 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору⁴⁶⁰

Если договор перевозки предусматривает, что ответственность грузоотправителя по договору или любого другого лица, указанного в договорных условиях в качестве грузоотправителя по договору, прекращается полностью или частично по наступлении определенного события или после наступления определенного момента времени, такое прекращение ответственности недействительно:

- а) в отношении любого предусмотренного в настоящей главе обязательства грузоотправителя по договору или лица, ~~упомянутого-указанного~~ в статье ~~3434~~; или
- б) в отношении любых сумм, подлежащих уплате перевозчику в соответствии с договором перевозки за исключением тех случаев, когда перевозчик имеет надлежащее обеспечение⁴⁶¹ в отношении уплаты таких сумм.
- с) в той мере, в какой это противоречит положениям статьи ~~6362~~.]⁴⁶²

ГЛАВА ~~89~~. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ⁴⁶³Статья ~~3337~~. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

При сдаче груза перевозчику или исполняющей стороне

- а) грузоотправитель имеет право на получение транспортного документа или, ~~если на это соглашается перевозчик с учетом статьи 5(а),~~ транспортной электронной записи, свидетельствующей о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза; и
- б) грузоотправитель по договору или, если грузоотправитель по договору дает перевозчику соответствующее указание, лицо, упомянутое в статье ~~3434~~, имеет право на получение от перевозчика соответствующего оборотного транспортного документа или, с учетом статьи 5(а), транспортной электронной записи, если грузоотправитель по договору и перевозчик прямо или косвенно не договорились воздержаться от использования оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи, или же неиспользование такого документа соответствует обычаям, обыкновениям или

⁴⁶⁰ Прежний пункт 43(2) документа A/CN.9/WG.III/WP.32, перенесенный из исключенной главы 9 о фрахте.

⁴⁶¹ С учетом исключения прежнего проекта статьи 45 из документа A/CN.9/WG.III/WP.32, формулировка "в соответствии со статьей 45 или на ином основании" была исключена из этого проекта статьи для учета этого исключения.

⁴⁶² Как отмечается в сноске 535, ниже, прежний проект статьи 62 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32 был заменен проектом статьи 61 бис, номер которого был изменен на проект статьи 63.

⁴⁶³ За исключением изменения нумерации и предлагаемых названий проектов статей, а также указанных исправлений, которые потребовались с учетом соображений, касающихся электронной торговли, и которые были утверждены Рабочей группой в пункте 200 документа A/CN.9/576 (пересмотр статьи 37) и в пунктах 207, 209 и 210 документа A/CN.9/576 (пересмотр статьи 39), настоящая глава в целом взята без изменений из документа A/CN.9/WG.III/WP.32.

практике в данной отрасли. ~~Если в соответствии со статьей 3 перевозчик и грузоотправитель по договору договорились использовать транспортную электронную запись, грузоотправитель по договору имеет право получить от перевозчика обратную транспортную электронную запись, если они не договорились воздержаться от использования обратной транспортной электронной записи или же неиспользование такой записи соответствует обычаям, обычновениям или практике в данной отрасли.~~⁴⁶⁴

Статья ~~34~~38. Договорные условия

1. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, упомянутой в статье ~~33~~37, должны включать:

- a) описание груза;
- b) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они представлены грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной;
- c)
 - i) число мест, число предметов или количество, как оно указано грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной, и
 - ii) вес, как он указан грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной⁴⁶⁵;
- d) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для отгрузки;
- e) наименование и адрес перевозчика; и
- f) дату
- i) получения груза перевозчиком или исполняющей стороной, или
- ii) погрузки груза на борт морского судна, или
- iii) выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи⁴⁶⁶.

⁴⁶⁴ Как отмечается в сноске 127 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в отношении пункта (a), было признано, что, поскольку не все транспортные документы, как они определяются в проекте статьи 1(o), выполняют функцию подтверждения получения груза перевозчиком, важно с полной ясностью обеспечить понимание того, что в соответствии с пунктом (a) транспортный документ должен выполнять функцию квитанции.

⁴⁶⁵ Как отмечается в сноске 129 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 28 документа A/CN.9/526 отмечается, что была выражена обеспокоенность в том отношении, что эта формулировка может быть истолкована как налагающая тяжелую ответственность на грузоотправителя по договору, а в ответ было указано, что это положение не должно толковаться как создающее какую-либо ответственность грузоотправителя по договору. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть возможность замены формулировки "как он указан грузоотправителем по договору" формулировкой "если он указан грузоотправителем по договору".

⁴⁶⁶ Как отмечается в сноске 130 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочей группе было предложено рассмотреть вопрос о пересмотре пункта 1, с тем чтобы добавить наименование и адрес грузополучателя в перечень тех договорных условий, которые должны включаться в транспортный документ. См. также предложенные изменения к проекту статьи 48 ниже.

___2. Формулировка "внешний вид и состояние груза" в пункте 1 означает вид и состояние груза, определяемое на основе

a) разумной внешней проверки груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем по договору перевозчику или исполняющей стороне и

___b) любой дополнительной проверки, которую перевозчик или исполняющая сторона фактически проводят до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи.

Статья 3539. Подпись⁴⁶⁷

___a)1. Транспортный документ ~~подписывается~~ должен быть подписан перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком.

___b)2. Электронная ~~транспортная~~ запись ~~удостоверяется~~ должна ~~включать~~ электронную подпись перевозчика или лица, уполномоченного перевозчиком. ~~Для целей настоящего положения такая электронная подпись означает данные в электронной форме, которые включены в электронную запись или иным образом логически ассоциируются с ней и которые используются для идентификации подписавшего в связи с электронной записью и указания на то, что перевозчик разрешил выдать такую электронную запись. Такая электронная подпись должна идентифицировать подписавшего в связи с транспортной электронной записью и содержать указание на то, что перевозчик санкционировал транспортную электронную запись.~~⁴⁶⁸

Рабочая группа, возможно, пожелает определить, следует ли включать наименование и адрес грузополучателя в перечень обязательных условий, и обсудить санкции за непредставление обязательной информации. Такие санкции могут отличаться в зависимости от того, является ли транспортный документ оборотным.

⁴⁶⁷ Хотя этот проект статьи был пересмотрен Рабочей группой, как отмечалось в ходе обзора экономических и коммерческих аспектов проекта конвенции, первоначальный текст в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 содержал следующую сноску 132: "Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть целесообразность разработки определения понятия "подпись", как, например, в статье 14(3) Гамбургских правил, в частности, с учетом современной практики".

⁴⁶⁸ После рассмотрения связанных с электронной торговлей положений проекта конвенции на ее пятнадцатой сессии, эти изменения были одобрены Рабочей группой для дальнейшего обсуждения в пунктах 205 и 207 документа A/CN.9/576. Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях 2001 года определяет электронную подпись как "данные в электронной форме, которые содержатся в сообщении данных, приложены к нему или логически ассоциируются с ним и которые могут быть использованы для идентификации подписавшего в связи с сообщением данных и указания на то, что подписавший согласен с информацией, содержащейся в сообщении данных". Поскольку этот термин появляется в тексте проекта конвенции только один раз, было высказано мнение о том, что в его определении нет необходимости. Вместе с тем данное положение сохраняет ссылку на важнейшие функции электронной подписи (т.е. идентификацию подписавшего и указание на его согласие с информацией, содержащейся в документе). Единственное различие заключается в использовании слова "санкционировал" вместо слова "согласен" в проекте конвенции.

Статья [3640](#). Недостатки в договорных условиях

1. Отсутствие одного или более договорных условий, упомянутых в статье [3438\(1\)](#), или неточность одного или более таких условий сами по себе не влияют на юридический характер или действительность транспортного документа или [транспортной](#) электронной записи.

2. Если договорные условия содержат дату, однако в них не указывается ее значение ~~такой даты~~, то такая дата считается:

a) если в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт [морского](#) судна, – датой, в которую весь груз, указанный в транспортном документе или [транспортной](#) электронной записи, был погружен на борт [морского](#) судна; или

b) если в договорных условиях не указывается, что груз был погружен на борт [морского](#) судна, – датой, в которую перевозчик или исполняющая сторона получили груз.

[3. Если в договорных условиях не указано наименование перевозчика, однако указывается, что груз был погружен на борт поименованного [морского](#) судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец [морского](#) судна. Зарегистрированный владелец может опровергнуть это утверждение, если он докажет, что судно было зарегистрировано в бербоут–чартерном реестре в момент перевозки, что переносит договорную ответственность за перевозку груза на идентифицированного фрахтователя судна по бербоут–чартеру. [Если зарегистрированный владелец опровергает предположение о том, что он является перевозчиком в соответствии с настоящей статьей, то фрахтователь судна по бербоут–чартеру в момент перевозки считается перевозчиком таким же образом, как перевозчиком считался зарегистрированный владелец.]]⁴⁶⁹

4. Если в договорных условиях не указывается внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной от [грузоотправителя](#), транспортный документ или [транспортная](#) электронная запись являются либо доказательством prima facie, либо убедительным доказательством в соответствии со статьей [3943](#), в зависимости от конкретного случая, того, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его сдачи [грузоотправителем](#) перевозчику или исполняющей стороне.

Статья [3741](#). Оговорки в отношении описания

груза в договорных условиях

Перевозчик, если он действует добросовестно при выдаче транспортного документа или [транспортной](#) электронной записи, может включать в отношении информации, упомянутой в статье [3438\(1\)\(a\)](#), ~~—[3438\(1\)\(b\)](#)~~ или ~~—[3438\(1\)\(c\)](#)~~,

⁴⁶⁹ Как отмечается в сноске 137 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в Рабочей группе возобладало мнение о том, что в пункте 3 выявляется серьезная проблема, которая должна быть урегулирована в проекте конвенции, но что этот вопрос требует дальнейшего изучения в том, что касается других средств, при использовании которых эта проблема может быть решена, и что это положение в его нынешней редакции все еще не является удовлетворительным. Рабочая группа постановила сохранить в проекте конвенции пункт 3 в квадратных скобках и более подробно обсудить его в последующем.

соответствующую оговорку при обстоятельствах и в порядке, установленных ниже, для указания того, что перевозчик не несет ответственности за точность информации, представленной грузоотправителем по договору в следующих обстоятельствах:

- a) в отношении неконтейнерных грузов,
 - i) если перевозчик может доказать, что он не имел разумной возможности проверить информацию, представленную грузоотправителем по договору, он может включить заявление об этом в договорные условия, указав информацию, к которой оно относится, или
 - ii) если перевозчик на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору неточной, он может включить положение о том, что он разумно считает точной информацией;
- b) в отношении грузов, сданных перевозчику или исполняющей стороне в закрытых контейнерах, за исключением случаев, когда⁴⁷⁰ перевозчик или исполняющая сторона фактически проверяет груз внутри контейнера или ему фактически известно содержимое контейнера до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи при том, однако, условии, что в таком случае перевозчик может включить такую оговорку, если он на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору в отношении содержимого контейнера, неточной⁴⁷¹, перевозчик может включить соответствующую оговорку в договорные условия в отношении
 - i) основных марок на грузе внутри контейнера или
 - ii) числа упаковок, числа мест или количества груза внутри контейнера;
- c) в отношении груза, сданного перевозчику или исполняющей стороне в закрытом контейнере, перевозчик может сделать оговорку в отношении любого

⁴⁷⁰ Как отмечается в сноске 140 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, формулировка "за исключением случаев, когда перевозчик или исполняющая сторона фактически проверяет груз внутри контейнера или ему фактически известно содержимое контейнера до выдачи транспортного документа при том, однако, условии, что в таком случае перевозчик может включить такую оговорку, если он на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору в отношении содержимого контейнера, неточной" перенесена во вводную формулировку с прежнего места в конце пункта, с тем чтобы четко показать, что она применяется в отношении всего пункта.

⁴⁷¹ Как отмечается в сноске 141 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, другое предложение состояло в том, что в пункт (b) следует включить формулировку, аналогичную подпункту (a)(ii), с тем чтобы охватить ситуацию, когда перевозчик разумно считает информацию, предоставленную грузоотправителем по договору относительно содержания контейнера, неточной. Рабочая группа, возможно, пожелает также принять к сведению изложенные в пункте 37 документа A/CN.9/526 предложения, состоявшие в том, что от перевозчика, принявшего решение сделать оговорку к информации, включенной в транспортный документ, следует потребовать привести основания для такой оговорки, что в проекте документа следует урегулировать ситуацию, когда перевозчик соглашается не делать оговорку к описанию груза, например с тем, чтобы не создавать препятствий для использования документарного аккредитива, однако получает гарантию со стороны грузоотправителя по договору. Еще одно предложение заключалось в том, что в случаях, когда перевозчик действует недобросовестно и намеренно не делает оговорку к информации, включенной в договор, за такое поведение должны предусматриваться санкции и перевозчик не должен иметь право ссылаться на какие-либо ограничения ответственности.

заявления о весе груза или весе контейнера и его содержимом с прямым указанием на то, что перевозчик не взвешивал контейнер, если

- i) перевозчик может доказать, что ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер и грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились до поставки о том, что контейнер будет взвешиваться и вес будет указан в договорных условиях, или
- ii) перевозчик может доказать, что не существовало ~~коммерчески~~ разумных средств проверки веса контейнера.⁴⁷²

Статья [3842](#). Разумные возможности проверки и добросовестность

Для целей статьи [3741](#):

- a) "разумные возможности проверки" должны быть не только физически возможными, но также коммерчески разумными;
- b) перевозчик действует "добросовестно" при выдаче транспортного документа или [транспортной](#) электронной записи, если
 - i) перевозчику фактически не известно, что какое-либо существенное заявление в транспортном документе или [транспортной](#) электронной записи по существу ошибочно или может вводить в заблуждение и
 - ii) перевозчик не действует преднамеренно, когда он не определяет, является ли существенное заявление в транспортном документе или [транспортной](#) электронной записи по существу ошибочным или вводящим в заблуждение, поскольку он считает, что такое заявление может быть ошибочным или вводящим в заблуждение;
- c) бремя доказывания того, действовал ли перевозчик добросовестно при выдаче транспортного документа или [транспортной](#) электронной записи, возлагается на сторону, которая утверждает, что перевозчик действовал недобросовестно.

Статья [3943](#). Доказательство prima facie и убедительное доказательство

За исключением случаев, в отношении которых предусматривается иное в статье [4044](#), транспортный документ или [транспортная](#) электронная запись, свидетельствующая о получении груза, является

- a) доказательством prima facie получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях,
- b) убедительным доказательством получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях

⁴⁷² Как отмечается в сноске 129 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было высказано мнение о том, что следует добавить надлежащую формулировку для регулирования случаев, когда отсутствуют разумные коммерческие возможности для взвешивания контейнера. Тем не менее было сочтено, что слово "коммерчески" является излишним в свете определения в пункте 42(a), и оно было исключено.

[i)] если оборотный транспортный документ и оборотная транспортная электронная запись переданы третьей стороне, действующей добросовестно [или

Вариант А пункта (b)(ii)⁴⁷³

ii) если лицо, действующее добросовестно, оплатило стоимость или иным образом изменило свое положение, полагаясь на описание груза в договорных условиях.]

Вариант В пункта (b)(ii)

ii) если не было выдано оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи и грузополучатель закупил и оплатил товар, полагаясь на описание товара в договорных условиях.]⁴⁷⁴

Статья 4044. Значение оговорок в качестве доказательства

Если договорные условия содержат оговорки, которые отвечают требованиям статьи 3741, то транспортный документ или транспортная электронная запись не ~~будет являться~~ является доказательством *prima facie* или убедительным доказательством в соответствии со статьей 3943 в той мере, в какой в отношении описания груза сделана оговорка.⁴⁷⁵

⁴⁷³ Вариант А подпункта (b)(ii) основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21.

⁴⁷⁴ Как отмечается в сноске 145 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в Рабочей группе возобладало мнение о том, что подпункт (b)(ii) следует сохранить в квадратных скобках и что следует обратиться к Секретариату с просьбой внести в этот подпункт необходимые изменения с должным учетом высказанных мнений и сделанных предложений, упомянутых в пунктах 45–47 документа A/CN.9/526. Вариант В был предложен в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 в ответ на озабоченность по поводу того, что вариант А, как представляется, привносит новый вид использования необоротных документов, который неизвестен в европейском праве.

⁴⁷⁵ Как отмечается в сноске 146 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть альтернативную формулировку статьи 44, предложенную в пунктах 153 и 154 документа A/CN.9/WG.III/WP.21:

— "Если договорные условия содержат оговорку, то транспортный документ не является доказательством *prima facie* или убедительным доказательством в соответствии со статьей 43, если оговорка сделана в отношении описания груза и такая оговорка является "действительной" в соответствии с пунктом 2."

— В таком случае необходимо будет добавить новое положение, возможно, в качестве пункта 2, следующего содержания:

"Оговорка в договорных условиях является действительной для целей пункта 1 при следующих обстоятельствах:

а) в отношении неконтейнерных грузов оговорка, которая соответствует требованиям статьи 41, будет действительна согласно своим условиям;

б) в отношении грузов, поставленных в закрытых контейнерах, оговорка, которая соответствует требованиям статьи 41, будет действительна согласно своим условиям, если

i) перевозчик или исполняющая сторона сдает контейнер целым и неповрежденным, за исключением таких повреждений контейнера, которые не имеют причинно-следственной связи с любой утратой или повреждением груза; и

ii) не существует доказательств того, что после получения контейнера перевозчиком или исполняющей стороной он был вскрыт до сдачи, за исключением случаев, когда

1) контейнер был вскрыт для целей осмотра,

2) инспекция была надлежащим образом засвидетельствована,

ГЛАВА 9. ФРАХТ⁴⁷⁶

Статья 41.

~~1. — Фрахт причитается при сдаче груза грузоотправителю в тот момент и в том месте, которое упомянуто в статье 7(3) [и подлежит оплате, когда он причитается,] если стороны не договариваются о том, что фрахт причитается полностью или частично в какой-либо предшествующий момент времени.~~

~~2. — Если не согласовано иное, никакой фрахт не причитается за любой груз, который утрачен до момента, с которого причитается фрахт за такой груз.~~

Статья 42.

Вариант А

~~1. — Фрахт подлежит оплате, когда он причитается, если стороны не договорились о том, что фрахт подлежит оплате полностью или частично в какой-либо предшествующий момент времени.~~

~~2. — Если после момента, с которого фрахт причитается, груз утрачивается, повреждается или иным образом не сдается грузополучателю в соответствии с положениями договора перевозки, фрахт по-прежнему подлежит оплате, независимо от причин такой утраты, повреждения или недачи.~~

~~3. — Если не согласовано иное, сумма фрахта не подлежит взаимному зачету, списанию или сокращению на основании какого-либо встречного требования, которое грузоотправитель по договору или грузополучатель могут предъявить перевозчику, [обоснованность или сумма которого не были согласованы или установлены].~~

Статья 43.⁴⁷⁷

~~1. — Если не согласовано иное, грузоотправитель по договору несет ответственность за уплату фрахта и других сборов, связанных с перевозкой груза.~~

~~2. — Если договор перевозки предусматривает, что ответственность грузоотправителя по договору или любого другого лица, указанного в договорных условиях в качестве грузоотправителя по договору, прекращается полностью или частично по наступлении определенного события или после определенного момента времени, такое прекращение ответственности недействительно.~~

3) контейнер был вновь надлежащим образом закрыт после осмотра и был вновь опечатан, если он был опечатан до осмотра".

⁴⁷⁶ Текст исключен из документа A/CN.9/WG.III/WP.32, как отмечается в пункте 23 документа A/CN.9/WG.III/WP.39. Следует отметить, что прежний проект пункта 43(2), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, сохранен, как было решено, но перенесен в главу 8: Обязанности грузоотправителя по договору, и включен после проекта статьи 35, в качестве проекта статьи 36. Следует также отметить, что прежний проект пункта 45(1), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, сохранен, однако в результате исключения главы 9, посвященной фрахту, он становится проектом статьи 45, последним проектом статьи в главе 9: Транспортные документы и транспортные электронные записи.

⁴⁷⁷ Прежний проект пункта 43(2), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 сохранен, как было решено и перенесен в конец главы 8 в качестве проекта статьи 36.

- ~~а) в отношении любого предусмотренного в главе 7 обязательства грузоотправителя по договору или лица, упомянутого в статье 31; или~~
- ~~б) в отношении любой суммы, подлежащей уплате перевозчику в соответствии с договором перевозки за исключением тех случаев, когда перевозчик имеет надлежащее обеспечение на основании статьи 45 или на другом основании в отношении уплаты таких сумм.~~
- ~~е) если это противоречит положениям статьи 62.~~

[Статья 4445. "Предоплата фрахта"]⁴⁷⁸

~~1. Если договорные условия в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи содержат указание "фракт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то ни держатель, ни грузополучатель не несут ответственности за уплату фрахта. Настоящая ее положения не применяется, если держатель или грузополучатель выступает также грузоотправителем по договору.]~~

~~[Если договорные условия в необоротном транспортном документе или необоротной электронной записи содержат указание "фракт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то предполагается, что грузоотправитель по договору несет ответственность за уплату фрахта.]~~

~~2. Вариант А пункта 2~~

~~Если договорные условия в транспортном документе или в электронной записи содержат указание "фракт при доставке" или указание аналогичного характера, [такое указание предупреждает грузополучателя о том, что он может нести ответственность за уплату фрахта] [право грузополучателя на получение груза обусловлено уплатой фрахта].~~

~~Вариант В пункта 2~~

~~Если договорные условия в транспортном документе или в электронной записи содержат указание "фракт при доставке" или указание аналогичного характера, это представляет собой условие, заключающееся в том, что, помимо грузоотправителя по договору, любой держатель или грузополучатель, который принимает сдачу груза или осуществляет любые права в отношении груза, будет по совершении таких действий нести ответственность за уплату фрахта.~~

~~Статья 45.~~

~~1. [Несмотря на любое соглашение об обратном,] в тех случаях и в той степени, в которых в соответствии с национальным законодательством, применимым в отношении договора перевозки, грузополучатель несет ответственность за осуществление упоминаемых ниже платежей, перевозчик имеет право удерживать груз до оплаты~~

⁴⁷⁸ Прежний проект пункта 44(1), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, сохранен, как было решено (см. пункты 162–164 документа A/CN.9/552), в проекте статьи 45.

~~— а) фрахта, мертвого фрахта, демареджа, возмещения ущерба в связи с задержанием и всех других возмещаемых расходов, понесенных перевозчиком в связи с грузом;~~

~~— б) любого возмещения, причитающегося перевозчику в соответствии с договором перевозки;~~

~~— е) любого взноса по общей аварии, причитающегося перевозчику в связи с грузом;~~

~~или до предоставления надлежащего обеспечения в отношении таких платежей.~~

~~2. Если платеж, упомянутый в пункте 1 (а) настоящей статьи не произведен или не произведен в полном объеме, перевозчик имеет право реализовать груз (в соответствии с процедурой, если такая процедура установлена, как это предусмотрено в соответствии с применимым национальным законодательством) и взыскать причитающиеся ему суммы (включая расходы на осуществление таких мер) из поступлений от такой продажи. Любая сумма, остающаяся от поступлений от такой продажи, предоставляется грузополучателю.~~

ГЛАВА 10. СДАЧА ГРУЗА ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЮ⁴⁷⁹

Статья 46. Обязательство принять поставку

Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель [осуществляющий любое из своих прав в соответствии с договором перевозки.]⁴⁸⁰ принимает должен принять поставку груза в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 711(34). [Если грузополучатель в нарушение своего обязательства оставляет груз на попечение перевозчика или исполняющей стороны, перевозчик или исполняющая сторона действуют в отношении груза как агенты грузополучателя, но не несут никакой ответственности за утрату или повреждение такого груза, если такая утрата или повреждение не явились результатом личного действия или упущения перевозчика [или исполняющей стороны]⁴⁸¹, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.]⁴⁸²

⁴⁷⁹ Первоначальный текст настоящей главы с улучшениями и исправлениями редакционного характера, выделенными подчеркиванием и перечеркиванием, взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32.

⁴⁸⁰ Как отмечается в сноске 160 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было отдано предпочтение порядку, при котором обязательство принять сдачу груза не будет зависеть от осуществления какого-либо права грузополучателем, а будет носить безусловный характер.

⁴⁸¹ Как отмечается в сноске 161 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, поскольку была выражена обеспокоенность в связи с тем, что согласно второму предложению пункта 46 ответственность исполняющих сторон может возникнуть в результате действия или бездействия перевозчика, было предложено разъяснить этот момент с помощью добавления формулировки "или исполняющей стороны" после слов "личного действия или упущения перевозчика".

⁴⁸² Как отмечается в сноске 162 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было высказано мнение о возможности объединения проекта статьи 46 и проектов статей 51, 52 и 53 или же, с тем чтобы смягчить неясности, вызываемые взаимодействием проекта статьи 46 и проектов статей 51, 52 и 53, исключения второго предложения проекта статьи 46 и сохранения

Статья 47. Обязательство подтвердить сдачу груза

По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которая сдает груз, грузополучатель ~~подтверждает сдачу~~ должен подтвердить получение⁴⁸³ груза ~~перевозчиком от перевозчика~~ или исполняющей стороны таким образом, как это принято в месте назначения.

Статья 48. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается, то применяются следующие пункты:

a) если наименование и адрес грузополучателя не указаны в договорных условиях, распоряжающаяся сторона ~~сообщает~~ должна сообщить перевозчику об этом до или после прибытия груза в место назначения;⁴⁸⁴

b) Вариант А пункта (b)⁴⁸⁵

перевозчик ~~сдает~~ должен сдать груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье ~~711(34)~~, по предъявлении грузополучателем надлежащего удостоверения;⁴⁸⁶

Вариант В пункта (b)

перевозчик должен сдать груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 11(4). В качестве обязательного предварительного условия для сдачи груза грузополучатель ~~предъявляет~~ должен предъявить надлежащее удостоверение;

Вариант С пункта (b)

перевозчик должен сдать груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 11(4). Перевозчик может отказать в сдаче груза, если грузополучатель не предъявляет надлежащего удостоверения;

c) если грузополучатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик ~~соответствующим образом уведомляет~~ должен уведомить об этом распоряжающуюся сторону или, если,

проектов статей 51, 52 и 53 в качестве самостоятельных положений. Был выбран второй из этих альтернативных вариантов, а последнее предложение было заключено в квадратные скобки.

⁴⁸³ Было сочтено, что исключение фразы "подтверждает сдачу" и ее замена фразой "должен подтвердить получение" являются предпочтительными, поскольку грузополучатель может подтвердить свое собственное действие, но не исполнение обязательства перевозчика.

⁴⁸⁴ Как отмечается в сноске 164 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, предложение, упомянутое в пункте 75 документа A/CN.9/526, относительно личности грузополучателя учтено в тексте. См. также сноску к проекту подпункта 38(1)(f) выше.

⁴⁸⁵ Как отмечается в сноске 165 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, вариант А пункта (b) основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21.

⁴⁸⁶ Как отмечается в сноске 166 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, упомянутое в пункте 76 документа A/CN.9/526 предложение пересмотреть пункт (b), включив в него ссылку на право перевозчика отказать в сдаче в случае непредъявления надлежащего удостоверения, не устанавливая при этом такого обязательства перевозчика, было учтено в тексте как варианта В, так и варианта С.

предприняв разумные усилия, он не может определить или найти распоряжающуюся сторону, – грузоотправителя по договору. В таком случае распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору ~~дают~~ должны дать перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, определить и найти распоряжающуюся сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается лицо, упомянутое в статье ~~31~~34. Перевозчик, сдающий груз по инструкции распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору, согласно настоящему пункту освобождается от своих обязательств по сдаче груза согласно договору перевозки⁴⁸⁷.

Статья 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана, применяются следующие ~~положения~~пункты:

- a) i) без ущерба для положений статьи 46 держатель оборотного транспортного документа может требовать сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик ~~едает~~ должен сдать груз в тот момент и в том месте, которые ~~упомянуты~~ указаны в статье ~~711~~(34), такому держателю против возврата оборотного транспортного документа. В том случае, если было выдано более одного оригинала оборотного транспортного документа, достаточно вернуть один оригинал, и другие оригиналы утрачивают силу или перестают быть действительными;
- ii) без ущерба для положений статьи 46 держатель оборотной транспортной электронной записи может требовать сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик ~~едает~~ должен сдать груз в тот момент и в том месте, которые ~~упомянуты~~ указаны в статье ~~711~~(34), такому держателю, если он доказывает в соответствии с процедурами, упомянутыми в статье 6, что он является держателем транспортной электронной записи. После такой сдачи груза транспортная электронная запись утрачивает силу или действительность;⁴⁸⁸
- b) если держатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик ~~соответствующим образом уведомляет~~ должен уведомить об этом распоряжающуюся сторону или, если, предприняв разумные усилия, он не может определить или найти распоряжающуюся

⁴⁸⁷ Как отмечается в сноске 167 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, при рассмотрении проекта пункта 49(b) и (c) было выдвинуто предложение о том, чтобы принцип, закрепленный в этом пункте, применялся также в случаях, когда оборотный транспортный документ не выдается. Соответствующее положение было добавлено в качестве пункта (c).

⁴⁸⁸ Как отмечается в сноске 168 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, с учетом упомянутого в пункте 80 документа A/CN.9/526 предостережения в связи с тем, что Рабочей группе потребуется тщательно изучить вопрос о сбалансированности различных прав и обязательств, а также об их последствиях в том, что касается сторон, с тем чтобы согласовать верный уровень такой сбалансированности и достичь действенного решения, Рабочая группа, как отмечается в пункте 81 документа A/CN.9/526, сочла содержание пунктов (a)(i) и (ii) в целом приемлемым.

сторону, – грузоотправителя по договору. В таком случае распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору ~~дан~~ должен дать перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, определить и найти распоряжающуюся сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается лицо, ~~упомянутое~~ указанное в статье 3134;⁴⁸⁹

с) [несмотря на ~~положения пункт (d) настоящей статьи~~]⁴⁹⁰, перевозчик, сдающий груз по инструкции распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору в соответствии с пунктом (b) ~~настоящей статьи~~, освобождается от своих обязательств по сдаче груза ~~держателю~~⁴⁹¹ согласно договору перевозки, независимо от того, был ли возвращен ему оборотный транспортный документ или смогло ли лицо, требующее сдать груз согласно оборотной транспортной электронной записи, доказать в соответствии с процедурами, упомянутым в статье 6 2.4, что оно является держателем;

Вариант А пункта (d)⁴⁹²

d) за исключением случаев, предусмотренных в пункте (c) ~~выше~~,]⁴⁹³ если сдача груза перевозчиком в месте назначения производится без возврата оборотного транспортного документа перевозчику или без доказывания, упомянутого в пункте (a)(ii) ~~выше~~, то ~~держатель, который~~ лицо, которое становится держателем после сдачи груза перевозчиком грузополучателю или лицу, имеющему права на такой груз в соответствии с любым договором или другим соглашением, помимо договора перевозки, приобретает права [по отношению к перевозчику]⁴⁹⁴ в соответствии с

⁴⁸⁹ Как отмечается в сноске 169 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, предположение, упомянутое в пункте 82 документа A/CN.9/526, о том, что на перевозчике должно лежать обязательство принять оборотный транспортный документ и что, если держатель документа не предъявляет требования о сдаче груза, перевозчик должен быть обязан уведомить распоряжающуюся сторону, как представляется, уже учтено в тексте пункта (b).

⁴⁹⁰ Как отмечается в сноске 170 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, были высказаны сомнения относительно совместного применения пунктов (c) и (d), поскольку добросовестный держатель, как это рассматривается в последнем положении, приобретает определенную юридическую защиту, однако юридическое положение держателя остается неясным. Связь между пунктами (c) и (d) уже существует, поскольку пункт (c) начинается словами “Несмотря на положения пункта (d)”. Возможны также другие альтернативные варианты, например, начать подпункт (d) словами “за исключением случаев, предусмотренных” или же добавить в конце этого пункта новое предложение следующего содержания: “Положения настоящего пункта (d) не применяются, когда груз сдается перевозчиком в соответствии с пунктом (c) настоящей статьи”. Различные альтернативные варианты временно заключены в квадратные скобки.

⁴⁹¹ Предлагается снять квадратные скобки вокруг слова “держателю”, которые имеются в первоначальном тексте в документе A/CN.9/WG.III/WP.21, и сохранить эту фразу для уточнения текста.

⁴⁹² Вариантом А является пересмотренный, как указано, текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

⁴⁹³ См. выше, сноска 490.

⁴⁹⁴ Как отмечается в сноске 172 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, первый упомянутый в пункте 88 документа A/CN.9/526 момент, вызвавший обеспокоенность, состоял в том, чтобы четко определить права держателя, во владении которого находится оборотный транспортный документ после сдачи груза. Эту проблему можно решить, указав в подпункте (d), что права приобретаются по отношению к перевозчику, и поэтому соответствующая формулировка включена в это положение. Можно также добавить, что такие права возникают

договором перевозки только в том случае, если: **i)** передача оборотного транспортного документа или оборотной **транспортной** электронной записи была произведена в соответствии с договором или другими соглашениями, заключенными до такой сдачи груза; **или ii)** такому ~~держателю-лицу~~ в момент, когда оно стало держателем, не было известно ~~или~~ и оно не могло разумно знать о такой сдаче. [Настоящий пункт не применяется, ~~если~~ когда груз сдается перевозчиком в соответствии с пунктом (с).];⁴⁹⁵

Вариант В пункта (d), который охватывает пункты (d) и (e)⁴⁹⁶

d) если груз сдается в соответствии с пунктом (с), то лицо, которое становится держателем после сдачи груза перевозчиком грузополучателю или лицу, имеющему права на такой груз в соответствии с любым договором или другим соглашением, помимо договора перевозки, приобретает права по отношению к перевозчику в соответствии с договором перевозки, иные, чем право требовать сдачи груза, только в том случае, если передача оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи была произведена в соответствии с договором или другими соглашениями, заключенными до такой сдачи груза.

e) несмотря на пункты (с) и (d), держатель, которому в момент, когда он стал держателем, не было известно или он не мог разумно знать о такой сдаче, приобретает права, предусмотренные в оборотном транспортном документе или в оборотной транспортной электронной записи.

Статья 50. Непредоставление надлежащих инструкций⁴⁹⁷

e) если распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не дают перевозчику надлежащих инструкций ~~в отношении сдачи груза, [или в случаях, когда согласно статьям 48 и 49~~ или если распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не могут быть найдены⁴⁹⁸,] перевозчик вправе, без ущерба для любых других средств правовой защиты, которыми может обладать перевозчик в отношении такой распоряжающейся стороны или

в результате невыполнения перевозчиком его обязательств в соответствии с проектом статьи 13, однако это, возможно, является нежелательным. Кроме того, обращается внимание на новое более широкое положение, предложенное выше для проекта статьи 61. В отношении второго вопроса, вызвавшего обеспокоенность, как это отмечается в пункте 88 документа A/CN.9/526, в связи с неясностью формулировки "не мог на разумной основе знать о такой сдаче", никаких конкретных положений не предлагается.

⁴⁹⁵ См. выше, сноска 490.

⁴⁹⁶ Вариант В предлагается в качестве улучшенной формулировки принципов, изложенных в варианте А.

⁴⁹⁷ Предполагается, что данный текст будет более ясным в результате включения текста проекта пункта 49(e) в отдельную статью, т.е. в качестве проекта статьи 50.

⁴⁹⁸ Как отмечается в сноске 174 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, этот текст добавлен с учетом предложения, упомянутого в пункте 89 документа A/CN.9/526, привести пункт (e) в соответствие с пунктом (b) за счет включения такой формулировки. . Дополнительные изменения были включены, а квадратные скобки сняты, в целях уточнения текста.

грузоотправителя по договору, воспользоваться своими правами в соответствии со статьями ~~5051~~, ~~5152~~ и ~~5253~~.

Статья ~~5051~~. Случаи, когда груз не может быть сдан

~~_____~~ 1. Перевозчик вправе осуществить права и средства правовой защиты, указанные в пункте 2, на риск и за счет ⁴⁹⁹ лица, имеющего права на груз. Если груз прибывает в место назначения и:

a) ~~груз фактически не принимается грузополучателем~~ грузополучатель фактически не принимает сдачу груза согласно настоящей главе в тот момент и в том месте, которые указаны в статье ~~711(34)~~ [и не было заключено никакого прямого или косвенного договора между перевозчиком или исполняющей стороной и грузополучателем ~~после договора перевозки~~ в отношении хранения груза]⁵⁰⁰; или

~~_____~~ b) перевозчику не разрешается в соответствии с применимым законодательством или нормативными актами сдавать груз грузополучателю,

~~то перевозчик вправе воспользоваться правами и средствами правовой защиты, упомянутыми в пункте 2.~~

~~_____~~ 2. ~~При обстоятельствах, указанных Правами и средствами правовой защиты, упоминаемыми~~ в пункте 1, ~~перевозчик может на риск, и от имени, и за счет лица ⁵⁰¹, имеющего права на груз, воспользоваться некоторыми или всеми из следующих прав и средств правовой защиты~~ являются следующие права и средства:

a) поместить груз на склад в любом приемлемом месте;

b) распаковать груз, если он упакован в контейнеры, или принять другие меры в отношении груза, которые, по мнению перевозчика, могут разумно потребоваться в сложившихся обстоятельствах; или

c) способствовать продаже груза в соответствии с практикой или требованиями, предусмотренными согласно законодательству или нормативным актам того места, где находится груз в данный момент.

⁴⁹⁹ Как отмечается в сноске 176 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было высказано мнение о том, что осуществление перевозчиком своих прав согласно статье 51 может привести к дополнительным расходам, помимо тех, которые возникают из утраты или повреждения, и что стоимость груза может в определенных случаях не покрывать понесенных затрат.

⁵⁰⁰ Как отмечается в сноске 175 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, была выражена обеспокоенность в связи с использованием формулировки "не было заключено никакого прямого или косвенного договора между перевозчиком или исполняющей стороной и грузополучателем после договора перевозки", которая является неясной, поскольку она может быть истолкована как касающаяся договора складирования, если он подпадает под категорию "после договора перевозки"; кроме того, было указано, что затруднение вызывает и концепция "прямого или косвенного". Поэтому эта формулировка заключена в квадратные скобки и в будущем может быть исключена.

⁵⁰¹ Как отмечается в сноске 176 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было высказано мнение о том, что осуществление перевозчиком своих прав согласно статье 51 может привести к дополнительным расходам, помимо тех, которые возникают из утраты или повреждения, и что стоимость груза может в определенных случаях не покрывать понесенных затрат. Для решения этой проблемы в пункт 1 включена формулировка "и за счет".

~~3. Если груз продается в соответствии с пунктом 2(с), перевозчик должен удерживать доходы от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз, при условии вычета может вычесть из суммы поступлений от продажи сумму, необходимую для~~

~~а) оплаты или возмещения любых расходов, понесенных в связи с грузом; и~~

~~б) любых других сумм, которые упоминаются в статье 45(а) и которые причитаются перевозчику.~~

~~С учетом таких вычетов перевозчик удерживает доходы от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз.~~

Статья ~~51~~52. Уведомление о прибытии груза в место назначения

Перевозчику разрешается воспользоваться ~~правом~~ правами, указанными в статье ~~50~~51, только после того, как он направил либо лицу, которое указано в договорных условиях в качестве лица, которому должно быть дано уведомление по прибытии груза в место назначения, если такое лицо указывается, либо грузополучателю, либо, в противном случае, распоряжающейся стороне или грузоотправителю по договору, разумное предварительное уведомление⁵⁰² о том, что груз прибыл в место назначения.

Статья ~~52~~53. Ответственность перевозчика за груз, который не может быть сдан

При осуществлении своих прав, указанных в статье ~~50~~51(2), перевозчик или исполняющая сторона несет ответственность⁵⁰³ за утрату или повреждение груза только в том случае, если утрата или повреждение не явились результатом [действия или бездействия перевозчика или исполняющей стороны, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения]⁵⁰⁴.

⁵⁰² Как отмечается в сноске 177 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, был поднят вопрос о том, почему необходимым является только уведомление и почему перевозчик не должен ожидать ответа или реакции от лица, получающего уведомление, до осуществления своих прав. Включение формулировки "разумное предварительное" перед словом "уведомление" в проекте статьи 52 призвано решить эту проблему.

⁵⁰³ Как отмечается в сноске 178 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 94 документа A/CN.9/526 было высказано предостережение в связи с тем, что текст проекта статьи 53 может быть истолкован как предполагающий, будто бы действие или бездействие перевозчика может привести к возникновению ответственности исполняющей стороны. Исключение слов "действуют в качестве агента лица, имеющего права на груз, однако они не несут никакой ответственности" и включение слов "несет ответственность ... только в том случае" призвано решить эту проблему.

⁵⁰⁴ Как отмечается в сноске 179 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, было предложено включить слова "или исполняющей стороны" после формулировки "личного действия или бездействия перевозчика" и исключить слово "личного". Оба эти предложения учтены в тексте.

ГЛАВА 11. ПРАВО РАСПОРЯЖАТЬСЯ ГРУЗОМ⁵⁰⁵Статья ~~53~~⁵⁴. Определение права распоряжаться грузом

~~{Право распоряжаться грузом [означает] [включает] [охватывает] право договариваться с перевозчиком об изменении договора перевозки и право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении груза в течение периода его ответственности, как он указан в статье 71(1).}~~⁵⁰⁶ Такое право ~~давать перевозчику инструкции охватывает права включает следующие права и ограничивается ими:~~

- a) право давать или изменять инструкции в отношении груза, ~~{которые не представляют собой изменения договора перевозки}~~⁵⁰⁷;
- b) право требовать сдачи груза [до его прибытия в место назначения] [**в промежуточном порту или месте на маршруте следования**]⁵⁰⁸; и
- c) право заменять грузополучателя любым другим лицом, включая распоряжающуюся сторону;⁵⁰⁹
- ~~— [d] договариваться с перевозчиком об изменении договора перевозки.]~~

[Статья 55. Изменения в договоре перевозки]

1. Распоряжающаяся сторона является единственным лицом, которое может осуществлять право распоряжаться грузом и может договариваться с

⁵⁰⁵ Первоначальный текст этой главы с предложенными улучшениями редакционного характера, предлагаемыми вариантами и исправлениями, выделенными подчеркиванием или вычеркиванием, взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32.

⁵⁰⁶ Как отмечается в сноске 181 документа A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, не следует ли несколько изменить это предложение текста и перенести в проект пункта 1(1) определение "права распоряжаться грузом".

⁵⁰⁷ Как отмечается в сноске 182 документа A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 102 документа A/CN.9/526 была выражена озабоченность по поводу того, что формулировка "давать или изменять инструкции ..., которые не представляют собой изменения договора перевозки" может толковаться как противоречивая. В ответ было указано, что следует провести четкое различие по существу между тем, что указывается как незначительное или "обычное" изменение инструкций, данных в отношении груза, и более существенным изменением договора перевозки. Было высказано предположение о том, что перенос пункта (d) в отдельный проект статьи 55 может снять эту озабоченность.

⁵⁰⁸ Предложенный в квадратных скобках альтернативный вариант призван уточнить, что сдача груза до его прибытия в место назначения не означает какого-либо изменения места назначения, но означает лишь сдачу груза в каком-либо месте на маршруте следования.

⁵⁰⁹ Как отмечается в сноске 180 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 103 документа A/CN.9/526 было выражено мнение, что пункт (d) следует исключить, с тем чтобы сохранить односторонний характер любых инструкций, которые может дать перевозчику распоряжающаяся сторона, в отличие от любых изменений применительно к условиям договора перевозки, которые потребуют взаимного согласия сторон договора. В ответ было указано, что это положение выполняет полезную функцию в связи с определением права распоряжаться грузом, поскольку в нем четко устанавливается, что распоряжающаяся сторона в ходе перевозки должна рассматриваться в качестве контрагента перевозчика. Для учета этой озабоченности и во избежание путаницы между правом распоряжаться грузом и правом договариваться с перевозчиком об изменении договора перевозки предлагается перенести прежний пункт 54(d) в отдельный проект статьи 55. Следует также отметить, что первое предложение вводного текста потребует изменить, если основывающееся на нем определение будет включено в проект пункта 1(1).

перевозчиком об ином изменении договора перевозки, чем изменения, указанные в статье 54(b) и (c)⁵¹⁰.

2. Любое изменение в договоре перевозки, в том числе изменения, указанные в статье 54(b) и (c), в момент, когда они становятся действительными, должны быть указаны в [оборотном] транспортном документе или включены в [оборотную] транспортную электронную запись и должны быть парафированы или подписаны в соответствии со статьей 39⁵¹¹.]

Статья 5456. Применимые правила, основанные на выданном транспортном документе или транспортной электронной записи

1. Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается, то применяются следующие правила:

a) грузоотправитель по договору является распоряжающейся стороной, если только грузоотправитель по договору [и грузополучатель не договариваются о том, что распоряжающейся стороной является какое-либо другое лицо и грузоотправитель по договору уведомляет об этом перевозчика. Грузоотправитель по договору и грузополучатель могут договориться о том, что распоряжающейся стороной является грузополучатель] [не назначает распоряжающейся стороной грузополучателя или другое лицо]⁵¹²;

b) распоряжающаяся сторона вправе передать право распоряжаться грузом другому лицу, и при такой передаче сторона, передающая право, утрачивает свое право распоряжаться грузом. Сторона, передающая право, [или сторона, которой передается право,] [или, если это допускает применимое законодательство, сторона, которой передается право]⁵¹³ ~~уведомляет~~ должна уведомить перевозчика о такой передаче;

⁵¹⁰ Пункт 1 включает прежний пункт 54(d), а также соответствующий текст для того, чтобы подчеркнуть исключительность положения распоряжающейся стороны.

⁵¹¹ Пункт 2 предлагается в качестве пункта, целесообразного для обеспечения того, чтобы изменения в договоре перевозки подписывались или, по крайней мере, парафировались согласно нынешней практике. Если это предложение будет принято Рабочей группой, то предлагается сделать ссылку на требование проекта статьи 39 в отношении подписи. Проекты пунктов 56(2)(d) и (3)(c) были исключены с учетом данного предложенного пункта 2.

⁵¹² Как отмечается в сноске 184 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в пункте 105 документа A/CN.9/526 был поставлен вопрос о причинах, по которым для назначения распоряжающейся стороной иного лица, чем грузоотправитель по договору, требуется согласие грузополучателя, если грузополучатель не является стороной договора перевозки. Было также указано, что если согласно договору распоряжающейся стороной является грузоотправитель по договору, то в соответствии с пунктом 1(b) ему предоставляется право в одностороннем порядке передавать свое право распоряжаться грузом любому другому лицу. Эти замечания были учтены путем формулировки, следующей после слов "если только грузоотправитель по договору", в квадратные скобки для возможного исключения, а также путем включения вместо этого в квадратных скобках текста "назначает распоряжающейся стороной грузополучателя или другое лицо".

⁵¹³ Как отмечается в сноске 185 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, упомянутая в пункте 107 документа A/CN.9/526 обеспокоенность в отношении того, что в ряде стран переход права распоряжаться грузом не может производиться лишь в результате простого направления

с) если распоряжающаяся сторона осуществляет право распоряжаться грузом в соответствии со статьей 5354, то она ~~представляет~~ должна представить надлежащие удостоверяющие документы;

[d) право распоряжаться грузом [прекращается] [передается грузополучателю], когда груз прибывает в место назначения и грузополучатель просит сдать груз.]⁵¹⁴

2. Если оборотный транспортный документ выдается, то применяются следующие правила:

а) держатель или, в случае выдачи более чем одного оригинала одного оборотного транспортного документа, держатель всех оригиналов является единственной распоряжающейся стороной;

б) держатель вправе передать право распоряжаться грузом в результате передачи оборотного транспортного документа другому лицу в соответствии со статьей 5961, и после такой передачи сторона, передающая право, утрачивает свое право распоряжаться грузом. Если было выдано более одного оригинала такого документа, для осуществления передачи права распоряжаться грузом должны быть переданы все оригиналы;

с) для осуществления права распоряжаться грузом держатель, если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, предъявляет оборотный транспортный документ перевозчику. Если выдано более одного оригинала такого документа, ~~предъявляются~~ должны быть предъявлены все оригиналы [за исключением тех оригиналов, держателем которых уже является перевозчик от имени лица, желающего реализовать право распоряжаться грузом], ибо в противном случае право распоряжаться грузом не может быть осуществлено;⁵¹⁵

уведомления перевозчику лицом, которому это право передается, может быть учтено в результате исключения слов "или сторона, которой передается право" в пункте 1(b). Эта формулировка заключена в квадратные скобки, наряду с альтернативным текстом, в соответствии с тем, что одобрено для дальнейшего обсуждения в проекте статьи 63.

⁵¹⁴ Как отмечается в сноске 186 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, распоряжающаяся сторона сохраняет право распоряжаться грузом до его окончательной сдачи. Тем не менее в проекте статьи 56 ничего не говорится о моменте, до которого можно пользоваться правом распоряжаться грузом в случае выдачи необоротного транспортного документа или транспортной электронной записи. Для учета этого замечания, как представляется, можно было бы включить определенную формулировку, и поэтому в текст добавлен пункт 1(d). Тем не менее следует отметить, что в пункте 106 документа A/CN.9/526 упоминается также мнение о том, что в результате этого может быть нанесен ущерб наиболее распространенной практике, когда грузоотправитель по договору дает перевозчику инструкцию не сдавать груз до получения от грузоотправителя по договору подтверждения того, что платеж за груз был осуществлен. Кроме того, поскольку в статье 54 указывается, что право распоряжаться грузом представляет собой право давать перевозчику инструкции в течение периода ответственности в соответствии со статьей 11, возможно, не требуется указывать, когда прекращается право распоряжаться грузом.

⁵¹⁵ Как отмечается в сноске 188 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа согласилась с тем, что в пункте 2(с) не уделяется достаточного внимания последствиям ситуации, когда держатель не предъявляет перевозчику всех экземпляров оборотного документа, и что в подобном случае перевозчик должен иметь право отказать в выполнении инструкций, которые были даны распоряжающейся стороной. Рабочая группа в основном поддержала мнение о том, что в случае, если распоряжающаяся сторона не предъявляет всех экземпляров носителя, право распоряжаться грузом не может быть осуществлено, и что к правилу, согласно которому распоряжающаяся сторона должна предъявить все экземпляры

~~_____d) — любые инструкции, упомянутые в статье 53(b), (c) и (d), которые были даны держателю, после вступления в силу в соответствии со статьей 55 указываются на оборотном транспортном документе.~~

3. Если оборотная **транспортная** электронная запись выдается, то:

~~_____a) держатель является единственной распоряжающейся стороной и вправе передать право распоряжаться грузом другому лицу на основе передачи оборотной транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, упомянутыми в статье 6, и после такой передачи сторона, передающая право, утрачивает свое право распоряжаться грузом;~~

~~_____b) для осуществления права распоряжаться грузом держатель, если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, **доказывает** должен **доказать**, действуя в соответствии с процедурами, упомянутыми в статье 6, что он является держателем;~~

~~_____e) — любые инструкции, упомянутые в статье 53(b), (c) и (d), которые были даны держателем, после вступления в силу в соответствии со статьей 55 отражаются в транспортной электронной записи.~~

~~_____4. Несмотря на положения статьи ~~62~~**63**⁵¹⁶, лицо, не являющееся грузоотправителем по договору или лицом, упомянутым в статье ~~31~~**34**, которое передало право распоряжаться грузом, не воспользовавшись таким правом, освобождается после такой уступки от ответственности, которая возлагается на распоряжающуюся сторону в соответствии с договором перевозки или настоящей Конвенцией⁵¹⁷.~~

Статья ~~55~~**57**. Выполнение инструкций перевозчиком

1. Вариант А пункта 1, включая пункт 1 бис⁵¹⁸

С учетом положений пунктов **1 бис**, 2 и 3 ~~настоящей статьи, если перевозчик должен выполнить~~ любую инструкцию, ~~упомянутую~~ **указанную** в статье ~~53~~**54**⁵¹⁹ ~~(a), (b) и (c), если она:~~

коносамент, следует предусмотреть исключение для ситуаций, когда один экземпляр коносамента уже находится в руках перевозчика. Для учета этих замечаний предлагается включить соответствующие формулировки в пункт 2(с).

⁵¹⁶ Была сделана ссылка на проект статьи 62 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, который был заменен проектом статьи 61 бис, номер которого был изменен на проект статьи 63.

⁵¹⁷ Ссылка делалась на проект статьи 62 документа A/CN.9/WG.III/WP.32, который был заменен проектом статьи 61 бис, номер которого был изменен на проект статьи 63.

⁵¹⁸ Вариант А пункта 1 основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21. Как отмечается в сноске 192 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа пришла к общему мнению о том, что пункт 1 следует пересмотреть, с тем чтобы отразить мнения и предложения, изложенные в пунктах 114–116. Было решено, что в новой структуре этого пункта следует рассмотреть, во-первых, обстоятельства, при которых перевозчик должен придерживаться инструкций, полученных от распоряжающейся стороны, а затем последствия исполнения или неисполнения таких инструкций. Секретариату было предложено подготовить пересмотренный проект этого положения с возможными вариантами для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

⁵¹⁹ Ссылка на "(a), (b) или (c)" была исключена с учетом предложения редакционного характера перенести пункт 54(d) в отдельное положение в проекте статьи 55.

a) может быть разумно выполнена в соответствии с ее условиями в тот момент, когда такая инструкция достигает лица, обязанного ее выполнить;

b) не будет приводить к нарушению обычных операций перевозчика или исполняющей стороны; и

c) не будет сопряжена с какими-либо дополнительными расходами, утратой или ущербом для перевозчика, исполняющей стороны и любого лица, имеющего интерес в других грузах, перевозимых этим же рейсом,

~~1 бис: перевозчик выполняет такую инструкцию.~~ Если можно разумно предполагать, что одно или несколько условий, ~~упомянутых~~ указанных в подпунктах (a), (b) и (c) ~~настоящего пункта~~, не соблюдаются, перевозчик не несет никаких обязательств по выполнению такой инструкции.⁵²⁰

Вариант В пункта 1

С учетом положений пунктов 2 и 3 настоящей статьи перевозчик обязан выполнить инструкции, упомянутые в статье ~~5354~~⁵²¹ ~~(a), (b) и (c)~~, если:

a) лицо, дающее такие инструкции, уполномочено осуществлять право распоряжаться грузом;

b) такие инструкции могут быть на разумной основе выполнены в соответствии с их условиями в тот момент, когда они достигают перевозчика; и

c) такие инструкции не будут приводить к нарушению обычных операций перевозчика или исполняющей ~~перевозчика~~ стороны.⁵²²

2. В любом случае распоряжающаяся сторона ~~возмещает~~ должна возместить⁵²³ перевозчику, исполняющим сторонам и любому лицу, имеющему

⁵²⁰ Пункт 1 бис был разработан на основе последнего предложения текста варианта А пункта 1 исключительно в качестве предложения редакционного характера без внесения существенных изменений

⁵²¹ См. выше, сноска 194.

⁵²² Вариант В был предложен в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 в ответ на озабоченность, выраженную в сноске 193 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32. Во избежание противоречия между пунктом 1(с) и проектом статьи 54(b) в отношении права распоряжаться грузом и возможного возникновения "дополнительных расходов", было предложено либо предусмотреть такой порядок, при котором перевозчик не будет нести обязательство выполнять инструкцию, полученную согласно проекту статьи 54(b), либо ограничить в пункте 1(с) обязательство перевозчика выполнять полученные распоряжения теми случаями, когда инструкция не приведет к "существенным" дополнительным расходам. Кроме того, как отмечается в пункте 115 документа A/CN.9/526, широкую поддержку в Рабочей группе получило предложение об исключении пункта 1(с). С учетом этих предложений формулировку пункта 1 можно было бы изменить, как это указано выше, а право перевозчика в соответствии с пунктом 3 можно было бы сделать более жестким, как это отмечается ниже, сноска 200. Кроме того, пункт 1(с) был исключен.

⁵²³ Как отмечается в сноске 194 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, использование концепции "гарантии возмещения" может ненадлежащим образом создать впечатление о том, что распоряжающаяся сторона может стать субъектом ответственности и что эту концепцию

интерес в других грузах, перевозимых этим же рейсом, любые дополнительные расходы, которые они могут понести, и должна гарантировать им возмещение любой утраты или повреждения, которые могут произойти в результате выполнения ими любой инструкции в соответствии с настоящей статьей⁵²⁴.

3. По просьбе перевозчика, распоряжающаяся сторона предоставляет обеспечение⁵²⁵ в отношении суммы разумно ожидаемых дополнительных расходов, утраты или повреждения. [Если перевозчик вправе получить обеспечение от распоряжающейся стороны.] если он:

a) разумно ожидает, что исполнение какой-либо инструкции в соответствии с настоящей статьей сопряжено с дополнительными расходами, утратой или повреждениями; и

~~_____ b) тем не менее желает исполнить такую инструкцию.]~~

~~такой перевозчик вправе получить обеспечение от распоряжающейся стороны.] Если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, распоряжающаяся сторона предоставляет обеспечение в отношении суммы разумно ожидаемых дополнительных расходов, утраты или повреждения.~~

4. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза в результате неисполнения им инструкций распоряжающейся стороны в нарушение его обязательства в соответствии с пунктом 1 ~~настоящей статьи~~⁵²⁶.

следует заменить концепцией "вознаграждение", которая в большей степени соответствует правомерному использованию права на распоряжение грузом распоряжающейся стороной.

⁵²⁴ Как отмечается в сноске 195 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, изменения формулировки пункта 2 были произведены с учетом предложения, изложенного в пункте 117 документа A/CN.9/526, о том, что в новой структуре этого пункта следует рассмотреть, во-первых, обстоятельства, при которых перевозчик должен придерживаться инструкций, полученных от распоряжающейся стороны, а затем последствия исполнения или неисполнения таких инструкций.

⁵²⁵ Как отмечается в сноске 196 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, хотя пункт 3 был сочтен "в целом приемлемым", как указано в пункте 119 документа A/CN.9/526, вышеизложенные изменения были внесены с учетом замечаний по проекту пункта 57(1). См. выше, сноска 197.

⁵²⁶ Как отмечается в сноске 197 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, был поднят вопрос относительно природы обязательства, накладываемого на перевозчика согласно проекту статьи 57, а также вопрос о том, должен ли перевозчик нести обязательство исполнить распоряжение или же на нем должно лежать менее строгое обязательство предпринять максимальные усилия по выполнению инструкций, полученных от распоряжающейся стороны. Было высказано мнение о том, что предпочтение следует отдать первому, более жесткому виду обязательства. В то же время перевозчик не должен нести последствий неисполнения, если он сможет продемонстрировать, что он предпринял разумные усилия по выполнению инструкций или что ее выполнение было бы неразумным с учетом фактических обстоятельств. Что касается последствий неисполнения, то было высказано предположение о том, что в проекте документа этот вопрос должен регулироваться более конкретно, например на основе установления вида ответственности, лежащей на перевозчике, и последствий неисполнения инструкций для последующего исполнения договора. С учетом этих мнений был добавлен новый пункт 4. Что касается последствий неисполнения инструкции, то в тех случаях, когда такое исполнение должно было быть обеспечено, несомненно, предполагается, что косвенное намерение состояло в том, чтобы предусмотреть ответственность перевозчика за причиненный ущерб. Если Рабочая группа решит включить

Статья ~~56~~**58**. Подразумеваемая сдача груза

Груз, который сдается во исполнение инструкции в соответствии со статьей ~~53~~**54**(b), считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения главы 10, касающиеся такой сдачи груза ~~установленные в главе 10~~.

Статья ~~57~~**59**. Обязательство в отношении предоставления информации, инструкций и документов перевозчику

Если в течение периода, когда груз находится в ведении перевозчика или исполняющей стороны, перевозчику или исполняющей стороне разумно требуется информация, инструкции или документы в дополнение к информации, инструкциям или документам, указанным в статье ~~27~~**30**(a), распоряжающаяся сторона, по просьбе перевозчика или такой исполняющей стороны, ~~предоставляет~~ должна предоставить такую информацию⁵²⁷. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии идентифицировать и найти распоряжающуюся сторону или если распоряжающаяся сторона не в состоянии предоставить надлежащую информацию, инструкции или документы перевозчику, то это ~~обязан~~ должен сделать грузоотправитель по договору или лицу, указанное в статье ~~31~~**34**.

Статья ~~58~~**60**. Отход от положений по договоренности

Стороны по взаимной договоренности могут отходить от положений статей ~~53~~**54**(b) и (c) и ~~55~~**57**. Стороны могут также ограничивать или исключать возможность передачи права распоряжаться грузом, упомянутой в статье ~~54~~**56**(1)(b). Если выдается оборотный транспортный документ или обратная **транспортная** электронная запись, любая договоренность, упоминаемая в настоящей ~~статье~~ пункте, должна быть указана в договорных условиях или включена⁵²⁸ в них.

соответствующее положение, она, возможно, пожелает также рассмотреть вопрос о том, следует ли предусмотреть определенное ограничение такой ответственности.

⁵²⁷ Как отмечается в сноске 199 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, предложение добавить ссылку на исполняющую сторону в дополнение к перевозчику получило общую поддержку. Кроме того, с учетом рекомендации, упомянутой в пункте 123 документа A/CN.9/526, были внесены изменения, с тем чтобы разъяснить формулировку проекта статьи 59.

⁵²⁸ Как отмечается в сноске 200 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, широкую поддержку в Рабочей группе получило предложение избежать в пересмотренном проекте статьи 60 создания впечатления о том, будто бы устанавливаются какие-либо ограничения свободы сторон отходить от положений главы 11. Кроме того, как представляется, абсолютно ясно, что последнее предложение проекта статьи 60 должно применяться только в том случае, если оборотный документ или транспортная электронная запись выдается. Поэтому данный случай упомянут в пересмотренном тексте наряду с предложенным указанием на договоренности, включаемые путем ссылки.

ГЛАВА 12. ПЕРЕДАЧА ПРАВ⁵²⁹Статья ~~59~~61. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается

1. Если оборотный транспортный документ выдается, то держатель вправе передать права, закрепленные в этом документе, путем передачи этого документа другому лицу,

a) если документ является ордерным, – на основе надлежащего индоссамента либо такому другому лицу, либо в бланковой форме или,

b) если выдается документ на предъявителя или документ с бланковым индоссаментом, – без индоссамента или,

~~_____~~ c) если документ выдается по приказу поименованного ~~стороны лица~~ и передача осуществляется между первым держателем и таким поименованным ~~стороной лицом~~, без индоссамента ⁵³⁰.

~~_____~~ 2. Если оборотная транспортная электронная запись выдается, то ее держатель вправе передать права, закрепленные в этой транспортной электронной записи, независимо от того, выдана ли она по приказу или приказу поименованного ~~стороны лица~~ путем передачи транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, упомянутыми в статье 6⁵³¹.

Статья ~~60~~62. Ответственность держателя

1. Без ущерба для положений статьи ~~57~~59 любой держатель, не являющийся грузоотправителем по договору и не пользующийся какими-либо правами в соответствии с договором перевозки, не несет никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем.

2. Любой держатель, который не является грузоотправителем по договору и не пользуется каким-либо правом в соответствии с договором перевозки, принимает на себя [любые обязательства по договору перевозки в той мере, в какой такие обязательства включены в оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись или подтверждаются в них] [обязательства, возлагаемые на распоряжающуюся сторону в соответствии с главой 11, и обязательства, возлагаемые на грузоотправителя по договору в отношении уплаты фрахта, мертвого фрахта, демереджа и компенсации за задержание в той мере, в какой такие обязательства

⁵²⁹ Первоначальный текст этой главы взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32 с улучшениями и исправлениями, выделенными подчеркиванием и перечеркиванием.

⁵³⁰ Как отмечается в сноске 201 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в Рабочей группе была выражена решительная поддержка сохранению текста проекта статьи 61(1) в его нынешней редакции с целью содействия унификации и учета использования оборотных электронных записей. Обеспокоенность, упомянутая в пункте 132 документа A/CN.9/526, относительно режима именных оборотных документов согласно некоторым внутригосударственным законам была принята к сведению.

⁵³¹ Как отмечается в сноске 202 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, пункт 2 был обсужден Рабочей группой на ее пятнадцатой сессии вместе с другими положениями проекта конвенции, касающимися транспортных электронных записей.

включены в оборотный транспортный документ или в оборотную **транспортную** электронную запись]⁵³².

~~3. Для целей пунктов 1 и 2 [и статьи 46]⁵³³ Любая держатель, который не является грузоотправителем по договору, и который не пользуется любым правом в соответствии с договором перевозки только в силу того факта, что он:~~

~~a) в соответствии со статьей 47 договаривается с перевозчиком заменить оборотный транспортный документ оборотной **транспортной** электронной записью или заменить оборотную **транспортную** электронную запись оборотным транспортным документом или~~

~~b) в соответствии со статьей 5961 передает свои права;~~

~~не пользуется какими-либо правами в соответствии с договором перевозки для целей пунктов 1 и 2.~~

~~Статья 61.⁵³⁴~~

~~[Уступка прав по договору перевозки, в соответствии с которым не выдается оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи осуществляется в соответствии с положениями применимого права. Такая передача прав может производиться с помощью средств электронной связи. Передача права распоряжаться грузом не может быть полностью произведена без уведомления о такой передаче перевозчика [стороной, передающей право, или стороной, которой передается право].]~~

~~Статья 62.⁵³⁵~~

~~[Если уступка прав по договору перевозки, в соответствии с которым не выдается оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи, предусматривает переход обязательств, которые связаны с уступаемым правом или вытекают из такого права, cedent и цессионарий несут солидарную ответственность по таким обязательствам.]~~

⁵³² Как отмечается в сноске 204 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект пункта 2 с должным учетом высказанных мнений. Тем не менее мнения, изложенные в предшествующих пунктах 137–139 документа A/CN.9/526, были весьма различными. Сторонники пересмотра текста высказали просьбу о том, чтобы в тексте этого подпункта оговаривались те виды ответственности, которые держатель, осуществивший какое-либо право согласно договору перевозки, будет принимать на себя в соответствии с этим договором. Следует отметить, что существует соответствующий вид ответственности, который, возможно, следует рассмотреть: ответственность в отношении утраты, повреждения или вреда, возникших из-за груза (но исключая в любом случае ответственность за нарушение обязательств грузоотправителя по договору в соответствии с проектом статьи 28).

⁵³³ Включение текста, взятого в квадратные скобки, будет зависеть от решения Рабочей группы относительно включения взятого в скобки текста в проект статьи 46.

⁵³⁴ Текст, исключенный из документа A/CN.9/WG.III/WP.32 в соответствии с решением Рабочей группы в пункте 213 документа A/CN.9/576.

⁵³⁵ Текст, исключенный из документа A/CN.9/WG.III/WP.32 в соответствии с решением Рабочей группы в пункте 213 документа A/CN.9/576.

ГЛАВА 13. ОГРАНИЧЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья ~~1864~~. Ограничения Основания ограничения ответственности ⁵³⁸

1. С учетом положений статей ~~16(2)~~ 65 и 66(1) ответственность перевозчика за за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции⁵³⁹ утрату или повреждение груза [или в связи с грузом], ограничивается [...] расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или [...] расчетными единицами за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда характер и стоимость груза были заявлены грузоотправителем по договору до отгрузки и включены в договорные условия, или когда перевозчик и грузоотправитель по договору согласовали более высокую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье.

Вариант А пункта 2⁵⁴⁰

[2. Невзирая на пункт 1, если а) перевозчик не может установить, произошли ли утрата или повреждение груза [или вызвана ли задержка в сдаче груза]⁵⁴¹ в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, и б) положения какой-либо международной конвенции [или внутригосударственного законодательства] будут применимыми согласно статье 27, если утрата, повреждение, [или задержка] произошли в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, то ответственность перевозчика за такую утрату, повреждение, [или задержку] ограничивается в соответствии с положениями об ограничении ответственности любой международной конвенции [или внутригосударственного законодательства]⁵⁴², которые были бы применимыми, если бы место, в котором произошло повреждение груза, было установлено, или положениями об ограничении ответственности настоящей Конвенции в зависимости от того, что приведет к определению наибольшей суммы ограничения.]

Вариант В пункта 2⁵⁴³

[2. Невзирая на пункт 1, если перевозчик не может установить, произошли ли утрата или повреждение груза [или вызвана ли задержка в

⁵³⁸ Исправления к тексту пунктов 1 и 2 и варианта В пункта 2, содержащемуся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.39. Вариант А пункта 2 является предложенным новым текстом.

⁵³⁹ Как считается, добавление нарушений обязательств перевозчика сделало ссылку на выражение "[или в связи с грузом]" излишней.

⁵⁴⁰ Вариант А призван уточнить текст варианта В, содержащийся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, и не предназначен для изменения предложенного подхода.

⁵⁴¹ См. ниже, сноска 217.

⁵⁴² Текст взят в квадратные скобки, с тем чтобы соответствовал тексту статьи 27(1), до принятия решения Рабочей группой.

⁵⁴³ Вариант В является текстом проекта статьи, предложенным в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

сдаче груза]⁵⁴⁴ в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, то применяется наиболее высокий предел ответственности, устанавливаемый в международно-правовых [и внутри-государственных]⁵⁴⁵ императивных положениях, регулирующих различные части перевозки.]

3. Если груз перевозится в контейнере или на контейнере, **поддоне или подобном приспособлении для транспортировки**⁵⁴⁶, то места или другие единицы отгрузки, перечисленные в договорных условиях, как упакованные в или на таком ~~контейнере~~ **приспособлении для транспортировки**, рассматриваются как места или единицы отгрузки. В отсутствие такого перечня грузы в или на таком ~~контейнере~~ **приспособлении для транспортировки** рассматриваются как одна единица отгрузки.

4. Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в настоящей статье, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.⁵⁴⁷

⁵⁴⁴ Как отмечается в сноске 16 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, проект пункта 2 был сохранен в квадратных скобках и в его текст была включена в квадратных скобках ссылка на задержку в сдаче груза для последующего обсуждения.

⁵⁴⁵ См. выше, сноска 215.

⁵⁴⁶ Как отмечается в сноске 17 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, обсуждение определения понятия "контейнер" в проекте статьи 1, возможно, необходимо будет продолжить, с тем чтобы обеспечить включение в это определение поддонов. Предложенный текст добавления соответствует текстам статьи IV.5 Гагско-Висбийских правил и статьи 6(2) Гамбургских правил.

⁵⁴⁷ Текст пункта 4 в основном является таким же, что и текст пункта 1 текста, принятого на необязательной основе Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) на ее пятнадцатой сессии (A/37/17, пункты 53–55 и 63, а также Приложение I, воспроизведенное в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том XIII: 1982 год, стр. 21), в качестве предпочитаемого текста положения о расчетной единице при подготовке будущих международных конвенций, содержащих положения об ограничении ответственности. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о добавлении следующего текста, который является текстом пункта 2 текста, принятого в 1982 году Комиссией:

"5. Исчисление, о котором говорится в последнем предложении пункта 4, осуществляется таким образом, чтобы выразить, насколько это возможно, в национальной валюте Договаривающегося государства такую же реальную стоимость суммы в настоящей статье, как это выражено в ней в расчетных единицах. Договаривающиеся государства должны сообщить депозитарию способ исчисления в момент подписания или при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии,

Статья ~~16(2)~~65. Ответственность за утрату, причиненную задержкой⁵⁴⁸

Вариант А⁵⁴⁹

С учетом пункта 66(2) размер компенсации за физическую утрату или повреждение груза, причиненное в результате задержки, должен исчисляться в соответствии со статьей 33 и [если не согласовано иное.] ответственность⁵⁵⁰ за экономический ущерб, причиненный задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной [однократному] размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащий уплате согласно настоящей статье и пункту 64(1), не может превышать предел, который будет установлен согласно пункту 64(1) в отношении общей утраты соответствующего груза.

Вариант В⁵⁵¹

~~2.~~ [С учетом пункта 66(2). Если не согласовано иное]⁵⁵², в случае если задержка в сдаче груза причиняет [косвенный]⁵⁵³ ущерб, не являющийся результатом утраты или повреждения перевозимого груза и, следовательно, не охватываемый статьей ~~1723~~, ~~сумма, подлежащая выплате в качестве компенсации~~ ответственность⁵⁵⁴ за такой ущерб ограничивается суммой, эквивалентной [однократному]⁵⁵⁵ размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащий уплате согласно настоящей ~~положению~~статье и пункту ~~1864~~(1), не может превышать предел, который будет установлен согласно пункту ~~1864~~(1) в отношении общей утраты соответствующего груза.

одобрении или присоединении, а также всякий раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления".

⁵⁴⁸ Прежний проект статьи 16(2), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, был перенесен сюда и стал отдельной статьей в главе 13.

⁵⁴⁹ Вариант А основан на предложенной альтернативной формулировке первого предложения пункта 2, изложенного в сноске 11 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39. Внесение изменений не предполагается, кроме как в целях уточнения формулировки, касающейся косвенного ущерба, как предполагается в пункте 25 документа A/CN.9/552.

⁵⁵⁰ Слово "ответственность" предлагается для обеспечения соответствия этого текста новой главе, посвященной ограничению ответственности.

⁵⁵¹ Вариант В является незначительно пересмотренным вариантом текста в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, как отмечается в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.39 и как согласовано в пунктах 20, 22, 24, 28 и 31 документа A/CN.9/552.

⁵⁵² Как отмечается в сноске 10 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, слова "если не согласовано иное" были включены в начало текста пункта 2, однако этот вопрос следует рассмотреть вновь в контексте проекта статьи 66 и главы 20.

⁵⁵³ Как отмечается в сноске 11 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, было предложено уточнить формулировку о косвенном ущербе.

⁵⁵⁴ См. выше, сноска 223.

⁵⁵⁵ Как отмечается в сноске 12 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, слова "[однократному] размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза" были включены в пункт 2 для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

Статья ~~19~~66. Утрата права на ограничение ответственности⁵⁵⁶

~~1.~~ 1. Ни перевозчик, ни любое лицо, ~~упомянутое~~~~указанное~~ в статье ~~14~~ ~~бис~~19, не ~~имеет права~~ может ограничивать свою ответственность, как это предусмотрено в статьях ~~[16(2),]~~ ~~18~~64 и ~~24~~26(4)⁵⁵⁷ ~~настоящей Конвенции,~~ [или как это предусмотрено в договоре перевозки,]⁵⁵⁸ если истец доказывает, что ~~[задержка в сдаче,]~~⁵⁵⁹ утрата или повреждение груза ~~[или в связи с грузом,]~~ или **нарушение обязательства перевозчика по настоящей Конвенции**⁵⁶⁰ явились результатом личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.

2. Ни перевозчик, ни любое лицо, указанное в статье 19, не может ограничивать свою ответственность, как это предусмотрено в статье 65, если истец доказывает, что задержка в сдаче груза явилась результатом личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенных либо с намерением причинить такую утрату вследствие задержки, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты.⁵⁶¹

ГЛАВА ~~13~~14. ПРАВО ПРЕДЪЯВЛЯТЬ ИСКИ⁵⁶²

Статья ~~63~~67. Стороны

Вариант А⁵⁶³

1. Без ущерба для статей ~~64~~68 и ~~65~~68(b) права в соответствии с договором перевозки могут быть заявлены против перевозчика или исполняющей стороны только:

⁵⁵⁶ Исправления к тексту, содержащемуся в пункте 8 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁵⁵⁷ Как отмечается в сноске 34 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, обсуждение предложения добавить ссылку на статью 23, возможно, необходимо продолжить в контексте главы 20.

⁵⁵⁸ Как отмечается в сноске 35 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, слова "[или как это предусмотрено в договоре перевозки,]" были сохранены в квадратных скобках до дальнейшего обсуждения главы 20.

⁵⁵⁹ Ссылка на задержку была исключена в пользу добавления пункта 66(2).

⁵⁶⁰ Как считается, добавление выражения "нарушение обязательства перевозчика" сделало ссылку на слова "[или в связи с грузом]" излишней.

⁵⁶¹ Предлагается, чтобы вопрос об утрате права на ограничение ответственности за утрату, причиненную в результате задержки, был рассмотрен отдельно от пункта 1, и с этой целью был добавлен пункт 2.

⁵⁶² Первоначальный текст этой главы с улучшениями и исправлениями редакционного характера, выделенными подчеркиванием и вычеркиванием, взяты из документа A/CN.9/WG.III/WP.32.

⁵⁶³ Вариант А статьи 67 основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21. Изменения к первоначальному тексту, особенно объединение подпунктов (c) и (d) и помещение последнего предложения первоначального текста этой статьи в отдельный пункт 2, не призваны носить существенный характер, но являются лишь предложениями редакционного характера во избежание любой неясности, которая могла быть сопряжена с первоначальным текстом.

a) грузоотправителем по договору в той мере, в какой он понес ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки;

b) грузополучателем по договору в той мере, в какой он понес ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки; или

c) любым третьей стороной лицом, которому грузоотправитель по договору или грузополучатель передал свои права или которое приобрело права в соответствии с договором перевозки в результате суброгации в силу применимого внутригосударственного законодательства, например страховщиком, в той мере, в какой лицо, права которого оно приобрело в результате передачи или суброгации, понесло ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки, в зависимости от того, какая из вышеупомянутых сторон понесла ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки;

~~d) любой третьей стороной, которая приобрела права в соответствии с договором перевозки в результате суброгации в силу применимого национального законодательства, например страховщиком.~~

2. В случае любого перехода прав на предъявление исков в результате ~~услуги передачи~~ или суброгации, ~~как это указано выше,~~ согласно подпункту (с) перевозчик и исполняющая сторона вправе воспользоваться всеми возражениями и ограничениями ответственности, которыми они располагают в отношении такой третьей стороны в соответствии с договором перевозки и в соответствии с настоящей Конвенцией⁵⁶⁴.

Вариант В

Любое право в соответствии или в связи с договором перевозки может быть заявлено любым лицом, имеющим законный интерес в исполнении любого обязательства, возникающего в соответствии или в связи с таким договором, если это лицо понесло ущерб в результате утраты или повреждения⁵⁶⁵.

⁵⁶⁴ Как отмечается в сноске 210 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, хотя широкая поддержка была выражена предложению об исключении проекта статьи 67, Рабочая группа постановила отложить принятие решения по проекту статьи 67 до того момента, пока она не завершит рассмотрение проектов статей и не обсудит более подробно сферу применения проекта конвенции.

⁵⁶⁵ Как отмечается в сноске 211 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Секретариату было предложено подготовить альтернативную формулировку в форме общего заявления, признающего право любого лица, обладающего законным интересом в договоре перевозки, осуществлять право предъявить иск в тех случаях, когда этому лицу причинены убытки или ущерб. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, охватывает ли данная формулировка соответствующим образом ситуацию экспедиционного агентства.

Статья ~~64~~68. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается

~~_____~~ В том случае, если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается;⁵⁶⁶

~~_____~~ а) держатель вправе заявить права в соответствии с договором перевозки против перевозчика или исполняющей стороны, независимо от того, понес ли он ущерб в результате утраты или повреждения; и⁵⁶⁶.

~~Статья 65.~~

~~_____~~ б) ~~В том случае, если выдается оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись и если~~ истец не является держателем, ~~такой истец~~, в дополнение к бремени доказывания того, что ему нанесен ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки, обязан доказать, что держатель не понес ущерба в результате такой утраты или повреждения, в отношении которых предъявляется иск⁵⁶⁷.

ГЛАВА ~~14~~15. СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ⁵⁶⁸

Статья ~~66~~69. Исковая давность

Вариант А⁵⁶⁹

~~_____~~ Перевозчик освобождается от любой ответственности ~~в отношении груза согласно настоящей Конвенции~~⁵⁷⁰, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение [одного] года. Грузоотправитель по договору освобождается от любой ответственности в соответствии с главой ~~7~~8 настоящей Конвенции, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение [одного] года⁵⁷¹.

⁵⁶⁶ Как отмечается в сноске 212 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, хотя, как представляется, Секретариату не было высказано никаких просьб в отношении проекта статьи 68, с редакционной точки зрения использованную формулировку можно усовершенствовать, как это предлагается. Кроме того, возникают сомнения относительно необходимости последнего предложения. Если право держателя фактически признается независимо от того, понес ли такой держатель ущерб в результате утраты или повреждения, взаимоотношения между держателем и лицом, которое понесло ущерб в результате утраты или повреждения, выходят за рамки сферы действия проекта конвенции.

⁵⁶⁷ Было сочтено, что перенос прежнего проекта статьи 65, с тем чтобы он стал пунктом (b) в статье 68, является улучшением редакционного характера с точки зрения объединения этих положений в одну статью.

⁵⁶⁸ Первоначальный текст этой главы взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32 с улучшениями и исправлениями редакционного характера, выделенными подчеркиванием и вычеркиванием.

⁵⁶⁹ Вариант А статьи 69 основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21.

⁵⁷⁰ Этот текст предлагается для обеспечения соответствия этого положения проекту статьи 64.

⁵⁷¹ Как отмечается в сноске 215 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат заключить слово "одного" в квадратные скобки и подготовить пересмотренный вариант проекта статьи 69 с должным учетом высказанных мнений. В пункте 166 документа A/CN.9/526 отмечается, что был задан вопрос о причинах установления срока исковой давности для грузоотправителей по договору только

Вариант В

_____ Все [права] [иски], ~~касающиеся перевозки груза~~ согласно настоящей Конвенции утрачивают исковую силу [погашаются сроками], если судебное или арбитражное разбирательство не возбуждено в течение [одного] года.

Статья ~~670~~. Начало срока исковой давности

_____ Срок, упомянутый в статье ~~666~~⁹, начинается в день, когда перевозчик завершает сдачу ~~грузополучателю~~ соответствующего груза в соответствии со статьей ~~711(34)~~ или ~~711(45)~~, или, в тех случаях, когда груз не был сдан, – в [последний] день, когда груз должен был быть сдан. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок⁵⁷².

применительно к их ответственности согласно главе 8 проекта конвенции и неупоминания также об ответственности грузоотправителей по договору в соответствии с другими статьями, например исключенной впоследствии главой 9 о фрахте. Было высказано также мнение о том, что в сферу действия проекта статьи 69 должны быть включены все стороны, которые могут нести ответственность согласно договору перевозки. Можно предположить, что, хотя не все виды ответственности, вытекающие из договора перевозки, регулируются в проекте конвенции, например ответственность перевозчика за несдачу груза, было бы целесообразно, чтобы глава 14 применялась в отношении всех видов ответственности, регулируемых в проекте конвенции.

Упомянутое в пункте 166 документа A/CN.9/526 предложение просто указать, что предъявление любого иска согласно проекту конвенции не будет допускаться (или любое право будет утрачиваться) может оказаться приемлемым решением.

Кроме того, как отмечается в пункте 167 документа A/CN.9/526, был поднят вопрос о том, происходит ли в результате течения времени утрата права или же это препятствует предъявлению иска. В результате истечения времени происходит утрата права в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами (ст. III.3), КМЖП–МГК (ст. 47), Варшавской конвенцией (ст. 29) и, возможно, КДПГ (ст. 32). Это препятствует предъявлению иска в соответствии с Гамбургскими правилами (ст. 20), Конвенцией о смешанных перевозках 1980 года (ст. 25), КППВ (ст. 24) и Монреальской конвенцией (ст. 35). В настоящее время представляется желательным рассмотреть оба альтернативных варианта. Поэтому в варианте В предлагается альтернативный текст.

⁵⁷² Как отмечается в сноске 216 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат сохранить текст проекта статьи 70 и подготовить возможные альтернативные варианты, отражающие высказанные мнения.

Как отмечается в пункте 170 документа A/CN.9/526, было высказано мнение о том, что, поскольку день сдачи груза, "предусматриваемый в договоре перевозки", может представлять собой намного более раннюю дату, чем день фактической сдачи, день фактической сдачи груза представляется более предпочтительной датой. Тем не менее было выражено беспокойство в связи с тем, что сдача груза может быть в одностороннем порядке отсрочена грузополучателем. В тексте содержится ссылка на день, "когда перевозчик завершил сдачу", что соответствует дню фактической сдачи.

Кроме того, как отмечается в пункте 171 документа A/CN.9/526, была выражена обеспокоенность в связи с выбором "последнего дня", когда груз должен быть сдан, в качестве даты начала течения срока исковой давности в тех случаях, когда груз сдан не был. Может оказаться довольно трудно найти альтернативный вариант для данной формулировки, и в любом случае, если груз не был сдан, то "последний день" установить еще труднее. Эти слова предлагается исключить.

Как отмечается в пункте 172 документа A/CN.9/526, было также выражено беспокойство в связи с тем, что истец может ожидать конца срока исковой давности для заявления своего требования, что может послужить препятствием для предъявления ему встречного иска по причине истечения срока давности. Возможное решение этой проблемы могло бы состоять во

Статья ~~68~~71. Продление срока исковой давности

____ Лицо, которому предъявлен иск, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.

Статья ~~69~~72. Иск о возмещении

____ Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным в соответствии с настоящей Конвенцией, даже по истечении срока исковой давности, ~~упомянутого~~ указанного в статье ~~66~~69, если иск о возмещении предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах

____ a) срока, ~~предоставленного~~ допускаемого по закону применимым законодательством государства⁵⁷³, в котором возбуждается разбирательство; или

____ b) _____ Вариант А пункта (b)⁵⁷⁴

____ 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, либо

- i) оплатило требование, либо
- ii) получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Вариант В пункта (b)

____ 90 дней, начиная со дня, когда либо

- i) _____лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование; либо
- ii) в отношении лица, предъявляющего иск о возмещении, вынесено окончательное судебное решение, не подлежащее обжалованию⁵⁷⁵.

включении встречных исков в число оснований, предусмотренных в проекте подпункта 72(b)(ii), как это отмечается в пункте 172, или же в разработке отдельного пункта проекта конвенции. См. ниже альтернативный текст проекта статьи 73.

⁵⁷³ Текст предлагается для учета включения юрисдикции федеративных государств.

⁵⁷⁴ Вариант А статьи 72 основан на первоначальном тексте проекта конвенции в документе A/CN.9/WG.III/WP.21.

⁵⁷⁵ Как отмечается в сноске 219 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект статьи 72 с должным учетом высказанных мнений.

В пункте 176 документа A/CN.9/526 отмечается, что в некоторых странах гражданского права возбудить иск о возмещении невозможно до вынесения окончательного решения по соответствующему делу, и было высказано мнение о том, что срок в 90 дней должен быть скорректирован таким образом, чтобы началом его течения была дата вступления в силу судебного решения. Была предложена альтернативная формулировка, согласно которой течение срока в 90 дней должно начинаться со дня, когда судебное решение в отношении лица, против которого заявляются регрессные требования, становится окончательным и не подлежащим обжалованию. Эти предложения отражены в варианте В.

Статья ~~70~~73. Встречные иски

_____ Встречный иск лица, несущего ответственность согласно настоящей Конвенции, может быть предъявлен даже после истечения срока исковой давности, упомянутого в статье ~~66~~69, при условии, что он предъявляется в течение 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее встречный иск, получило повестку о возбуждении процесса против него самого⁵⁷⁶.

Статья ~~71~~74. Иски в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру

_____ [Если зарегистрированный владелец судна опровергает презумпцию того, что он является перевозчиком в соответствии со статьей ~~36~~40(3), иск в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру может быть предъявлен даже после истечения срока исковой давности, ~~упомянутого~~ указанного в статье ~~68~~69, если такой иск предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах

_____ а) срока, допускаемого применимым законодательством государства⁵⁷⁷, в котором возбуждается разбирательство; или

б) 90 дней, начиная со дня, когда зарегистрированный владелец [и

и) доказывает, что судно было зафрахтовано на условиях бербоут-чартера в момент перевозки, и]

[ii] надлежащим образом идентифицирует фрахтователя по бербоут-чартеру.]⁵⁷⁸

⁵⁷⁶ Как отмечается в сноске 220 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32, в пункте 177 документа A/CN.9/526 вновь указывается, что необходимо разработать положение в отношении встречных исков либо в соответствии с проектом подпункта 72(b)(ii), либо в отдельном подпункте, однако этот вопрос должен решаться в порядке, аналогичном проекту подпункта 72(b)(ii). В проекте статьи 73 такое положение представлено в качестве отдельной статьи.

⁵⁷⁷ См. выше, сноска 246.

⁵⁷⁸ Как отмечается в сноске 221 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32, Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект статьи 74 с должным учетом высказанных мнений. Было также отмечено, что Рабочая группа просила Секретариат сохранить проект пункта 40(3) в квадратных скобках и обратилась с аналогичной просьбой к Секретариату в отношении проекта статьи 74 с учетом того факта, что судьба этого последнего положения связана с решением вопроса о проекте пункта 40(3). Как указывается в пункте 180 документа A/CN.9/526, были выражены сомнения в том, что срок в 90 дней будет сколь-либо полезным, если заинтересованные в грузе истцы будут сталкиваться с проблемами при установлении личности перевозчика. Эта проблема, как представляется, решается в существующей формулировке пункта (b)(ii). Было высказано мнение, что подпункты (i) и (ii) пункта (b) следует объединить, поскольку подпункт (ii) может быть сочтен устанавливающим условие, достаточно жесткое для того, чтобы охватить подпункт (i). В связи с этим предлагается пересмотренный текст.

ГЛАВА ~~15~~16. ЮРИСДИКЦИЯСтатья ~~72~~75. Иски в отношении перевозчика⁵⁷⁹

В случае судебного разбирательства в отношении перевозчика⁵⁸⁰ в связи с перевозкой груза в соответствии с настоящей Конвенцией истец⁵⁸¹ 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~~ домициль ответчика ~~или домициль~~⁵⁸²; или
- b) ~~фактическое место получения~~ место получения груза ~~по договору~~ или ~~фактическое место сдачи груза~~ место сдачи груза ~~по договору~~; или⁵⁸³
- 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] [согласованное]⁵⁸⁴ с этой целью в транспортном документе или транспортной электронной записи]⁵⁸⁵.

[Статья 76. Соглашения об исключительной юрисдикции⁵⁸⁶

1. Если грузоотправитель по договору и перевозчик соглашаются в том, что суды одного Договаривающегося государства или один или несколько конкретных судов в одном Договаривающемся государстве обладают юрисдикцией в отношении разрешения споров, которые возникли или могут возникнуть в связи с настоящей Конвенцией, данный суд или суды обладают такой юрисдикцией. Такая юрисдикция является исключительной при условии, что предоставляющее ее соглашение:

- a) засвидетельствовано в письменной форме или с помощью электронного сообщения;
- b) прямо указывает наименование и местонахождение выбранного суда или судов, а также наименования и адреса сторон; и
- c) прямо предусматривает, что юрисдикция выбранного суда должна быть исключительной⁵⁸⁷.

⁵⁷⁹ Текст, содержащийся в пункте 111 документа A/CN.9/576, с учетом, как отмечается, предложенных и ранее одобренных изменений.

⁵⁸⁰ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 114 документа A/CN.9/576.

⁵⁸¹ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 114 документа A/CN.9/576.

⁵⁸² Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 116 документа A/CN.9/576.

⁵⁸³ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 120 документа A/CN.9/576.

⁵⁸⁴ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 124 документа A/CN.9/576.

⁵⁸⁵ Как отмечается в пункте 124 документа A/CN.9/576, следует продолжить рассмотрение вопросов, касающихся позиции третьих сторон в соответствии с этим положением и взаимосвязи с оговорками об исключительном выборе суда.

⁵⁸⁶ Согласно просьбе, высказанной в пункте 168 документе A/CN.9/576, этот проект статьи, касающийся соглашений об исключительной юрисдикции, был подготовлен для рассмотрения Рабочей группой.

2. Если согласован исключительный суд согласно пункту 1, грузоотправитель по договору и перевозчик могут также прямо согласиться в том, что данный исключительный выбор суда является обязательным для любого другого лица, предъявляющего иск в соответствии с настоящей Конвенцией, и он является обязательным при условии, что⁵⁸⁸:

Вариант А подпункта 2(а)

а) такое соглашение включено в договорные условия [или включено путем ссылки в транспортный документ или в транспортную электронную запись]; и

Вариант В подпункта 2(а)

а) такому лицу направляется надлежащее уведомление о месте, в котором может быть предъявлен иск; и

Вариант С подпункта 2(а)⁵⁸⁹

а) такое лицо прямо соглашается с этим соглашением и что такое согласие отвечает требованиям статьи 95(6)(b); и

б) суд находится в одном из мест, указанных в пунктах 75(а), (b) или (с)].

Статья ~~72-6~~ 77. Иски в отношении морской исполняющей стороны⁵⁹⁰

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

а) ~~основное коммерческое предприятие или [при отсутствии такого,] [обычное/постоянное] местожительство — домициль ответчика морской исполняющей стороны;~~ или

б) место, в котором морская исполняющая сторона [первоначально] получает груз; ~~или~~

⁵⁸⁷ Текст, предложенный для выполнения условий, указанных в пункте 161 документа A/CN.9/576. В случае принятия этого подхода данное положение следует добавить к перечню уведомлений, изложенному в проекте статьи 3, а проект пункта 75(е) можно исключить.

⁵⁸⁸ Текст, предложенный для выполнения условий, указанных в пункте 164 документа A/CN.9/576. В случае принятия этого подхода данное положение следует добавить к перечню уведомлений, изложенному в проекте статьи 3.

⁵⁸⁹ Вариант С предполагает наличие альтернативы, согласно которой данная третья сторона должна дать прямое согласие на обязательность для нее оговорки о выборе юрисдикции таким же образом, что и согласие, требуемое в проекте подпункта 95(6)(b).

⁵⁹⁰ Текст, содержащийся в пункте 125 документа A/CN.9/576, с учетом, как отмечается, предложенных и ранее одобренных изменений.

~~е)~~ место, в котором груз [окончательно] сдается морской исполняющей стороной.

Статья ~~74~~**78. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции**

~~С учетом статьи 80~~ никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в статье ~~72~~**75 или 72 bis**⁵⁹¹ ~~or 73. Положения настоящей статьи не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.~~

~~Статья 73~~**79. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера**⁵⁹²

~~1.~~ **1.** Ничто в настоящей ~~главе~~**Конвенции** не затрагивает юрисдикцию в отношении:

~~a)~~ **a)** ареста [в соответствии с применимыми нормами ~~законодательства данного государства~~ международного права ~~[или законодательства государства суда]]~~; или

~~b)~~ **b)** мер предварительного или обеспечительного характера.

~~2.~~ **[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 управляющего имуществом, которое является предметом спора; или

d) любые другие постановления для обеспечения того, чтобы любое ~~судебное и арбитражное~~ решение, ~~которое может быть вынесено в результате арбитражного разбирательства,~~ не оказалось лишенным силы вследствие расточения активов другой стороной; или

e) временный судебный запрет или другое временное постановление.]

⁵⁹³

⁵⁹¹ Для того чтобы снять озабоченность, выраженную в пункте 42 документа A/CN.9/576, и в целях уточнения, предлагается поместить первое предложение текста прежнего проекта статьи 74 в отдельную статью 78 и рассмотреть вопросы, касающиеся ареста и мер предварительного или обеспечительного характера в этой же статье, как было предложено в проекте статьи 79.

⁵⁹² Предложенные изменения относятся к тексту, содержащемуся в пункте 130 документа A/CN.9/576 и одобренному для дальнейшего обсуждения в пункте 136 документа A/CN.9/576.

⁵⁹³ Исправления к тексту, одобренному для дальнейшего обсуждения в пункте 142 документа A/CN.9/576.

Статья ~~74~~⁸⁰. Объединение и перенос исковВариант А пункта 1⁵⁹⁴

[1. Любой иск в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, вытекающий из одного и того же события, должен быть предъявлен в одном из мест, указанных в статье 77, независимо от того, было ли это место указано в статье 75.]⁵⁹⁵

Вариант В пункта 1

[1. Любой иск в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, вытекающий из одного и того же события, должен быть предъявлен в месте, указанном и в статье 75, и в статье 77. Если такое место не указано в обеих статьях, то такой иск должен быть предъявлен в одном из мест, указанных в статье 77.]⁵⁹⁶

Вариант С пункта 1⁵⁹⁷

[1. Если лицо, заявляющее требование на груз, предъявляет иск *in solidum* в отношении перевозчика по договору или морской исполняющей стороны, то это должно быть сделано в одном из упомянутых в статье 77 мест, в которых могут предъявляться иски в отношении морской исполняющей стороны.]

2. Если перевозчик или морская исполняющая сторона предъявляет иск в соответствии с настоящей Конвенцией, то лицо, заявляющее требование, должно, по просьбе ответчика, ~~перенести~~^{перенести} свой иск и вновь предъявить его в одном из мест, упомянутых/указанных в статьях 75 или 77, в зависимости от того, какая из них является применимой, по выбору ответчика⁵⁹⁸.

⁵⁹⁴ Хотя вариант С проекта пункта 80(1) является текстом, одобренным для дальнейшего обсуждения в пункте 149 документа A/CN.9/576, высказывается предложение о том, что варианты А и В представляют собой улучшенные проекты, в которых предусматриваются два альтернативных подхода на выбор Рабочей группой. Вариант В требует, чтобы для определения места, в котором должен быть предъявлен иск в отношении и перевозчика, и морской исполняющей стороны, следует прежде всего выбрать место, которое указано в статьях и 74, и 76, и только затем можно выбрать место, указанное только в статье 76. Подход в варианте А заключается в том, что такой иск может быть предъявлен только в месте, указанном в статье 76, независимо от того, было ли это место указано в статье 74.

⁵⁹⁵ Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению то, что данный подход может создать трудности в ситуациях, когда иск предъявляется в отношении нескольких морских исполняющих сторон или когда ни одно из мест, указанных в статье 77, не находится в договаривающемся государстве.

⁵⁹⁶ Там же.

⁵⁹⁷ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 149 документа A/CN.9/576.

⁵⁹⁸ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 152 документа A/CN.9/576 с предложениями редакционного характера. Как отмечается в пункте 152 документа A/CN.9/576, следует рассмотреть вопрос о применении этого положения только к ходатайствам перевозчика или морской исполняющей стороны в отношении вынесения постановления об отсутствии ответственности.

~~Статья 75.~~⁵⁹⁹

~~1. В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии со статьей 72 или 73, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство.~~

~~2. Для целей настоящей главы принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не считается предъявлением нового иска.~~

~~3. Для целей настоящей главы перенос иска в другой суд в пределах той же страны или в суд в другой стране в соответствии со статьей 73 не считается предъявлением нового иска.~~

Статья ~~75-6~~^{не}81. Соглашение после возникновения спора⁶⁰⁰

~~Невзирая на положения предыдущих статей настоящей главы, имеет силу какое-либо соглашение, которое заключено сторонами **спора, вытекающего из договора перевозки,** после возникновения спора и в котором указывается место, где истец может предъявить иск⁶⁰¹.~~

ГЛАВА ~~16~~¹⁷. АРБИТРАЖНОЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВО⁶⁰²Вариант АСтатья ~~76~~⁸².

~~С учетом настоящей главы стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки и на который распространяется настоящая Конвенция, ~~передается~~ **подлежит передаче** на арбитражное разбирательство.~~

Статья ~~77~~⁸³.

~~Если оборотный транспортный документ или обратная **транспортная** электронная запись была выдана, арбитражная оговорка или соглашение должны содержаться в таком документе или записи или должны быть прямо включены в них путем ссылки. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче на арбитражное разбирательство, а в оборотном транспортном~~

⁵⁹⁹ Текст исключен из документа A/CN.9/576.III/WP.32, как отмечается в пункте 155 документа A/CN.9/WG.III/WP.39.

⁶⁰⁰ Текст взят из варианта А в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

⁶⁰¹ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 171 документа A/CN.9/576.

⁶⁰² В пункте 179 документа A/CN.9/576 отмечается, что Рабочая группа решила представить на рассмотрение Рабочей группы на одной из ее будущих сессий новый проект этой главы. Как отмечается в сноске 225 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в варианте А главы 16 воспроизводятся в полном объеме положения Гамбургских правил, а в варианте В главы 16 опущены пункты, которые, по мнению Международного подкомитета ММК по унификации права в области морских перевозок, следует исключить.

документе или оборотной **транспортной** электронной записи, выданных согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот оборотный транспортный документ или оборотную **транспортную** электронную запись.

Статья ~~788~~**84**.

_____ Арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, проводится в одном из следующих мест:

a) в каком-либо месте в государстве, на территории которого находится:

i) основное коммерческое предприятие ответчика, или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или

[ii) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, филиал или отделение, через которое был заключен договор, или]

iii) место, где перевозчик или исполняющая сторона получает груз для перевозки, или место сдачи груза, или

_____ b) любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.

Статья ~~798~~**85**.

Арбитр или третейский суд ~~применяют~~должен применять положения настоящей Конвенции

Статья ~~8085~~**85 бис**.

_____ Положения статей ~~7783~~**783** и ~~7884~~**84** считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое положение такой оговорки или соглашения, не совместимое с этими положениями, является ничтожным.

Статья ~~80 бис~~**86**.

_____ Ничто в настоящей главе не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования из договора перевозки.

Вариант В

Статья ~~7682~~**82**.

_____ С учетом настоящей главы стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки, к которому применяется настоящая Конвенция, подлежит передаче на арбитражное разбирательство.

Статья ~~77~~83.

Если оборотный транспортный документ или обратная **транспортная** электронная запись была выдана, арбитражная оговорка или соглашение должны содержаться в таком документе или записи или должны быть прямо включены в них путем ссылки. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче на арбитражное разбирательство, а в оборотном транспортном документе или оборотной **транспортной** электронной записи, выданных согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот оборотный транспортный документ или обратную **транспортную** электронную запись⁶⁰³.

Статья ~~78~~84.⁶⁰⁴Статья ~~79~~85.

Арбитр или третейский суд ~~применяет~~ должен применять положения настоящей Конвенции

Статья ~~80~~86.

Ничто в настоящей главе не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования из договора перевозки.

ГЛАВА ~~17~~18. ОБЩАЯ АВАРИЯ⁶⁰⁵Статья ~~81~~87. Положения об общей аварии

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или внутригосударственного законодательства, касающихся распределения убытков по общей аварии.

Статья ~~82~~88. Взнос по общей аварии

1. [За исключением ~~положения главы~~ о сроке исковой давности,] положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель

⁶⁰³ Как отмечается в сноске 227 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, измененный текст статьи 83 положения об арбитраже в варианте В не является воспроизведением статьи 22(2) Гамбургских правил, поскольку было сочтено, что статья 22(2) Гамбургских правил является излишне конкретной.

⁶⁰⁴ Как отмечается в сноске 228 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, для того чтобы вариант В точно отражал результаты обсуждения в Международном подкомитете ММК по унификации права в области морских перевозок, этот пункт был опущен. ММК не было принято какого-либо решения в отношении надлежущей замены этого пункта. (См. вновь CMI Yearbook 1999, p. 113, и более подробно CMI Yearbook 1997, p. 350-356.)

⁶⁰⁵ Первоначальный текст настоящей главы с предложенными улучшениями редакционного характера взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32.

отказаться от уплаты взноса по общей аварии, и обязанность перевозчика компенсировать грузополучателю оплату им такого взноса или любых расходов по спасанию.

2. Все [иски] [права] в отношении уплаты взноса по общей аварии [погашаются сроками] [утрачивают исковую силу], если судебное или арбитражное разбирательство не было возбуждено в течение [одного года] с даты составления акта об общей аварии⁶⁰⁶.

ГЛАВА 1819. ДРУГИЕ КОНВЕНЦИИ⁶⁰⁷

Статья 8389. Международные документы, регулирующие другие виды транспорта

С учетом положений статьи 8692 ничто в настоящей Конвенции не препятствует Договаривающемуся государству применять какой-либо другой международный документ, который уже действует на дату настоящей Конвенции и который применяется императивным образом к договорам перевозки груза главным образом неморским транспортом⁶⁰⁸.

Статья 8490. Преимущественная сила по сравнению с более ранними конвенциями

[В отношениях между участниками настоящей Конвенции ее положения имеют преимущественную силу по сравнению с положениями] [С учетом положений статьи 102 положения настоящей Конвенции имеют в отношениях между ее участниками преимущественную силу по сравнению с

⁶⁰⁶ Как отмечается в сноске 230 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32, было предложено более четко указать, что положения проекта документа о сроке исковой давности не применяются к общей аварии. Поскольку в пункте 1 указывается, что положения об ответственности перевозчика определяют, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии, и ответственность перевозчика, ссылка на положения о сроке исковой давности порождает путаницу. Эту ссылку предлагается исключить. Это будет иметь особое значение, если будет добавлено конкретное положение об исковой давности.

Как далее предлагается в пункте 188 документа A/CN.9/526, можно подготовить отдельное положение о сроке исковой давности применительно к расчету взносов по общей аварии, например предусмотреть, что течение срока исковой давности применительно к общей аварии начинается с момента составления акта об общей аварии. Подготовлен текст, который включен в конце текста пункта 2. Такое положение, вероятно, должно охватывать как требования в отношении взносов, так и требования в отношении возмещения.

В пункте 189 документа A/CN.9/526 был поставлен вопрос о том, следует ли включить ответственность за убытки, причиненные задержкой и контрсталийным простоем, в пункт 1. В связи с этим, как представляется, Рабочая группа не приняла никакого решения.

⁶⁰⁷ Первоначальный текст настоящей главы с предложенными улучшениями редакционного характера взят из документа A/CN.9/WG.III/ WP.32.

⁶⁰⁸ Как отмечается в сноске 231 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32, в связи с проектом статьи 27 и обсуждениями, касающимися взаимосвязи проекта конвенции с другими транспортными конвенциями и внутренним законодательством, в пунктах 247 и 250 документа A/CN.9/526 Секретариату было поручено подготовить положение о коллизии конвенций для возможного включения в главу 19. Ожидается, что это не окажет отрицательного воздействия на предложение, упоминаемое в последующей сноске, а, напротив, будет дополнять это предложение. Формулировка этого нового проекта статьи 89 взята из статьи 25(5) Гамбургских правил.

положениями]⁶⁰⁹ более ~~раннего договора~~ ранней конвенции, участниками которой они могут являться [, которые не совместимы с положениями настоящей Конвенции]⁶¹⁰.

Статья ~~8591~~. Общее ограничение ответственности

____ Настоящая Конвенция не изменяет прав и обязанностей перевозчика или исполняющей стороны, предусмотренных международными конвенциями или внутригосударственным законодательством, регулирующим ограничение ответственности в связи с эксплуатацией судов

Статья ~~8692~~. Другие положения о перевозке пассажиров и багажа

____ На основании положений настоящей Конвенции не возникает ответственности за утрату или повреждение или задержку в доставке багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо конвенции или внутригосударственному законодательству, касающемуся ~~морской~~ перевозки пассажиров и багажа.

Статья ~~8793~~. Другие положения об ущербе, причиненном ядерным инцидентом

____ На основании положений настоящей Конвенции не возникает ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

____ а) в соответствии с Парижской конвенцией об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, Венской конвенцией о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года с поправками к ней, содержащимися в Совместном протоколе относительно применения Венской конвенции и Парижской конвенции от 21 сентября 1988 года, и с поправками к ней, содержащимися в Протоколе от 12 сентября 1997 года о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или Конвенцией о дополнительном возмещении за ядерный ущерб от 12 сентября 1997 года⁶¹¹, или

⁶⁰⁹ Предлагаемая альтернативная формулировка.

⁶¹⁰ Как отмечается в сноске 232 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, упомянутое в пункте 196 документа A/CN.9/526 мнение о том, что было бы полезно, если бы в проект статьи 91 была добавлена формулировка, указывающая, что проект конвенции будет иметь преимущественную силу по сравнению с другими транспортными конвенциями, кроме как в отношении государств, не являющихся участниками документа, соответствует положениям статьи 30(4) Венской конвенции. Вместе с тем такое новое положение, как представляется, следует добавить в отдельном пункте, а не в существующем проекте статьи 91, который посвящен иной и более конкретной проблеме и предусматривает решение этой проблемы противоположными средствами. Такое новое положение приводится в качестве проекта статьи 90.

⁶¹¹ Для учета последующих поправок к этим документам или новых документов, которые будут разработаны в будущем, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующую дополнительную формулировку: "включая любую поправку к этим документам и любой

___ b) в соответствии с внутригосударственным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции, или Конвенция о дополнительном возмещении за ядерный ущерб⁶¹².

ГЛАВА ~~1920~~ ~~[ПРЕДЕЛЫ СВОБОДЫ ДОГОВОРА]~~ ~~[ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ~~ ДОГОВОРНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ]

Статья ~~8894~~ Общие положения

___ 1. Если в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение является ничтожным, если:

a) оно прямо или косвенно исключает или ограничивает обязательства перевозчика или морской исполняющей стороны в соответствии с настоящей Конвенцией;

b) оно прямо или косвенно исключает или ограничивает ответственность перевозчика или морской исполняющей стороны за нарушение обязательства в соответствии с настоящей Конвенцией; или

c) оно предусматривает передачу в пользу перевозчика или лица, ~~упомянутого-указанного~~ в статье ~~14 бис~~ 19, прав страхования груза⁶¹³.

___ [2. Если в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение является ничтожным, если:

a) оно прямо или косвенно исключает, ограничивает [или расширяет] предусмотренные в главе ~~78~~ обязательства грузоотправителя по договору, грузоотправителя, грузополучателя, распоряжающейся стороны, держателя или лица, ~~упомянутого-указанного~~ в статье ~~3134~~; или

b) оно прямо или косвенно исключает, ограничивает [или расширяет] ответственность грузоотправителя по договору, грузоотправителя, грузополучателя, распоряжающейся стороны, держателя или лица, упомянутого

будущий документ в отношении ответственности оператора ядерной установки за ущерб, причиненный ядерным инцидентом", или вопрос о включении простой подразумеваемой процедуры внесения поправок, ограничивающийся данным положением, которая может быть задействована депозитарием.

⁶¹² Как отмечается в сноске 235 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат обновить перечень конвенций и документов в проекте статьи 93 и подготовить пересмотренный проект с должным учетом высказанных мнений.

В пункте 200 документа A/CN.9/526 было указано, что перечень конвенций в проекте статьи 89 является неполным, и была сделана ссылка на Протокол 1998 года о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 года.

В пункте 201 документа A/CN.9/526 отмечается, что было высказано предположение о том, что в дополнение к перечисленным в проекте статьи 93 могут быть указаны и другие конвенции, касающиеся вопросов ответственности, например в связи с загрязнением и авариями. Тем не менее в связи с этим были высказаны определенные сомнения и поэтому предлагается, чтобы упомянутый в последующем пункте 202 документа A/CN.9/526 пересмотр касался только конвенций в области ядерного ущерба.

⁶¹³ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 77 документа A/CN.9/576.

в статье ~~31~~34, за нарушение любого из их обязательств в соответствии с главой 78.]⁶¹⁴

Статья ~~88a~~95. Специальные правила в отношении договоров на массовые грузы⁶¹⁵

1. Несмотря на положения статьи ~~88~~94, если условия договора на массовые грузы регулируются настоящей Конвенцией в соответствии со статьей 39(3)(b), договор на массовые грузы может предусматривать более или менее значительные обязанности, права, обязательства и ответственность, чем это предусмотрено в настоящей Конвенции, если договор на массовые грузы [согласован в письменной форме или электронным способом] содержит четкое заявление о том, что в нем допускается отход от положений настоящей Конвенции, и:

- a) заключен на индивидуальной основе; или
- b) содержит четкое указание на разделы договора на массовые грузы, в которых допускается отход от положений настоящей Конвенции⁶¹⁶.

2. Отход от положений в соответствии с пунктом 1 ~~указывается—должен быть указан~~ в договоре и не может быть включен путем ссылки на другой документ⁶¹⁷.

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 положений договора⁶¹⁸.

4. Право отходить от положений в соответствии с настоящей статьей применяется к положениям, которые регулируют перевозку партий груза в соответствии с договором на массовые грузы в той степени, в какой такие положения регулируются настоящей Конвенцией в соответствии со статьей 39(3)(a).⁶¹⁹

5. Пункт 1 не применяется к:

- a) обязательствам, установленным в статье ~~13~~16(1) (a) и (b) [и ответственности, возникающей в результате нарушения таких обязательств, или ограничению такой ответственности];

⁶¹⁴ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 85 документа A/CN.9/576 после рассмотрения обязательств грузоотправителя по договору, предусмотренных в главе 8.

⁶¹⁵ Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576.

⁶¹⁶ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 85 документа A/CN.9/576.

⁶¹⁷ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 89 документа A/CN.9/576.

⁶¹⁸ Как отмечается в пункте 89 документа A/CN.9/576, было решено сохранить этот пункт в тексте в качестве основы для продолжения обсуждения.

⁶¹⁹ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 92 документа A/CN.9/576.

[b) правам и обязательствам, указанным в статьях [\[2528\]](#), [\[2629\]](#), [\[2730\]](#), [\[XX33\]](#) и [\[1966\]](#) [и ответственности, возникающей в результате их нарушения]]⁶²⁰.

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] на обязательность для нее положений договора на массовые грузы, которые отходят от положений настоящей Конвенции. [Прямое согласие должно свидетельствовать о том, что соглашающаяся сторона получила уведомление, в котором четко указано, что договор на массовые грузы отходит от положений настоящей Конвенции, 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.]⁶²¹

Статья ~~89~~96. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов⁶²²

Невзирая на положения глав **45** и **56** настоящей Конвенции и **обязательства перевозчика**⁶²³, положения договора перевозки могут исключать или ограничивать ответственность как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, если:

- a) грузом являются живые животные, за исключением случаев, когда доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или бездействия перевозчика [или лица, упомянутого ~~указанного~~ в статье **14** ~~6~~¹⁹] **или морской исполняющей стороны**⁶²⁴, совершенных вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки; или
- b) 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 обычной торговли,

⁶²⁰ Текст, одобренный в пункте 99 документа A/CN.9/576 для продолжения обсуждений с учетом редакционных замечаний, касающихся включения других статей проекта конвенции и положений проекта конвенции о юрисдикции и арбитраже; разъяснения взаимосвязи между проектом пункта 95(5) и другими пунктами проекта статьи 94, а также положениями других международных транспортных документов; и возможности включения в проект пункта 95(5) отдельного пункта, содержащего ссылку на ответственность за преднамеренное поведение или небрежность.

⁶²¹ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 104 документа A/CN.9/576, наряду с предложением рассмотреть вопрос о включении ссылки на пункты 1-5 проекта статьи 95 в вводную формулировку проекта пункта 95(6) .

⁶²² Текст, содержащийся в пункте 52 документа A/CN.9/576.

⁶²³ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 106 и 109 документа A/CN.9/576.

⁶²⁴ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 107 и 109 документа A/CN.9/576.

⁶²⁵ Текст, одобренный для дальнейшего обсуждения в пунктах 107 и 109 документа A/CN.9/576.

и не выдается и не предполагается выдавать никакого оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи для перевозки такого груза.

ГЛАВА 21. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 97. Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции назначается Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций⁶²⁶.

Статья 98. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами [в] [...] с [...] по [...] и впоследствии] в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с [...] по [...].

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3. Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты ее открытия для подписания.

4. Ратификационные грамоты или документы о принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций⁶²⁷.

Статья 99. Оговорки

Согласно настоящей Конвенции никакие оговорки не допускаются⁶²⁸.

Статья 100. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц

1. Если Договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что действие настоящей Конвенции распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них, и может изменить свое заявление путем представления другого заявления в любое время.

2. Эти заявления доводятся до сведения депозитария, и в них должны прямо указываться территориальные единицы, на которые распространяется действие Конвенции.

⁶²⁶ Текст взят из статьи 15 проекта конвенции об электронном заключении договоров и статьи 27 Гамбургских правил.

⁶²⁷ Текст взят из статьи 16 проекта конвенции об электронном заключении договоров.

⁶²⁸ Текст взят из статьи 22 проекта конвенции об электронном заключении договоров и статьи 29 Гамбургских правил.

3. Если, в силу заявления, сделанного в соответствии с настоящей статьей, действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, но не на все территориальные единицы Договаривающегося государства, и если коммерческое предприятие стороны находится в этом государстве, то для целей настоящей Конвенции считается, что это коммерческое предприятие не находится в Договаривающемся государстве, если только оно не находится в пределах территориальной единицы, на которую распространяется действие настоящей Конвенции.

4. Если Договаривающееся государство не делает никакого заявления в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, действие настоящей Конвенции распространяется на все территориальные единицы этого государства⁶²⁹.

Статья 101. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца по истечении [одного года] [шести месяцев] после даты сдачи на хранение [двадцатой] [третьей] ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение [двадцатой] [третьей] ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением [одного года] [шести месяцев] после сдачи на хранение соответствующей грамоты или документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство должно применять положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства⁶³⁰.

Статья 102. Денонсация других конвенций

1. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником одного или всех из следующих документов: Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года; Протокола, подписанного 23 февраля 1968 года, для изменения Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года; и Протокола об изменении Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте с изменениями, внесенными Протоколом об изменении от 23 февраля 1968 года,

⁶²⁹ Текст взят из статьи 18 проекта конвенции об электронном заключении договоров. См. также статью 52 Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, Кейптаун, 16 ноября 2001 года.

⁶³⁰ Текст взят из статьи 30 Гамбургских правил. Второй указанный в квадратных скобках срок взят из статьи 23 проекта конвенции об электронном заключении договоров. Срок, выбранный для вступления в силу, что определяется как требуемым числом ратифицировавших Конвенцию государств, так и требуемым сроком после сдачи на хранение соответствующей грамоты или документа, как правило, является сроком, считающимся надлежащим для адаптации коммерческой практики к новому режиму.

подписанного в Брюсселе 21 декабря 1979 года; или же Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 года, – одновременно денонсирует, в зависимости от обстоятельств, соответствующие международные соглашения по этим вопросам.

2. Для целей настоящей статьи ратификация, принятие, утверждение настоящей Конвенции или присоединение к ней государств – участников документов, перечисленных в пункте 1, не вступают в силу до тех пор, пока такая денонсация, которая может потребоваться от этих государств в отношении этих документов, не вступит в силу. Депозитарий настоящей Конвенции проводит консультации с правительством Бельгии, выступающим в качестве депозитария других соответствующих конвенций, с тем чтобы обеспечить в этой связи необходимую координацию⁶³¹.

Статья 103. Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок.

2. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками⁶³².

Статья ~~18-й~~ 104. Изменение сумм ограничения⁶³³

⁶³¹ Текст взят из пунктов 99(3) и (6) Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров. См. также статью 31 Гамбургских правил и статью 55 Монреальской конвенции. Подход, используемый в Монреальской конвенции, не требует официальной денонсации других конвенций, но скорее устанавливает, что Монреальская конвенция имеет преимущественную силу в отношениях между Государствами-участниками, которые также являются участниками другой конвенции. Как таковой, режим, действующий в отношениях между каким-либо договаривающимся государством рассматриваемой новой конвенции и недоговаривающимся государством, будет продолжать действовать даже после вступления в силу этой новой конвенции и до тех пор, пока оба эти государства не станут договаривающимися государствами данной новой конвенции.

⁶³² Текст взят из статьи 32 Гамбургских правил. Процедуры внесения поправок обычно не устанавливаются в текстах ЮНСИТРАЛ, однако Гамбургские правила содержат в статье 32 общее положение и в статье 33 специальное положение относительно пересмотра сумм ограничения и расчетной единицы. После обсуждения Комиссия решила не включать в проект конвенции об электронном заключении договоров положение о порядке внесения поправок, поскольку государства – участники данной конвенции могут задействовать процедуру внесения поправок согласно общим нормам права международных договоров (в типичном случае путем проведения дипломатической конференции и принятия протокола о поправках, например в случае Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров с поправками, внесенными согласно Протоколу от 11 апреля 1980 года, Нью-Йорк, 14 июня 1974 года), если это возможно. Положения о внесении поправок, содержащиеся в проекте статьи 25 и в проекте статьи 103, могут быть приняты независимо друг от друга.

⁶³³ Текст, содержащийся в пункте 7 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, включая сноски. Как отмечается в сноске 19 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, это предложение основано на

1. Без ущерба для положений статьи 103 специальная процедура, предусмотренная в настоящей статье, применяется исключительно для целей изменения суммы ограничения, указанной в пункте 1864(1) настоящей Конвенции.

2. По просьбе по меньшей мере [одной четверти]⁶³⁴ ~~Государств-участников~~ Договаривающихся государств настоящей Конвенции⁶³⁵ депозитарий ~~направляет~~ должен направить любое предложение об изменении суммы ограничения, указанной в пункте 1864(1) настоящей Конвенции, всем ~~Государствам-участникам~~ Договаривающимся государствам⁶³⁶ и ~~созывает~~ должен созвать совещание Комитета, в состав которого будут входить по одному представителю от каждого ~~Государства-участника~~ Договаривающегося государства, для рассмотрения предлагаемого изменения.

3. Совещание Комитета ~~проводится~~ должно быть проведено в период и в месте проведения очередной сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.

4. Изменения ~~утверждаются~~ должны быть утверждены Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании⁶³⁷.

5. При принятии решения по предложению об изменении пределов ответственности Комитет ~~учитывает~~ должен учитывать имевшие место случаи и, в частности, сумму связанного с ними ущерба, изменения в показателях

процедуре внесения изменений, изложенной в статье 23 Протокола 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа ("Афинская конвенция") и в статье 24 Конвенции Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле ("Конвенция ОТТ"). Аналогичные подходы использовались в ряде конвенций Международной морской организации (ИМО), таких, как Протокол 1992 года о поправках к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года; Протокол 1992 года о поправках к Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года; Протокол 2003 года к Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (еще не вступил в силу) ("Протокол 2003 года к Конвенции МФКЗН 1992 года"); Протокол 1996 года о поправках к Конвенции об ограничении ответственности по морским претензиям 1976 года; и Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года.

⁶³⁴ Как отмечается в сноске 21 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пункте 23(2) Афинской конвенции содержится указание на "половину", а не "одну четверть" Договаривающихся государств.

⁶³⁵ Как отмечается в сноске 22 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пункте 23(2) Афинской конвенции содержится формулировка "но ни в коем случае не менее шести" Договаривающихся государств.

⁶³⁶ Как отмечается в сноске 24 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пункте 23(2) Афинской конвенции содержится также ссылка на членов Международной морской организации.

⁶³⁷ Как отмечается в сноске 25 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, пункт 23(5) Афинской конвенции гласит следующее: "Поправки утверждаются большинством в две трети Государств – сторон Конвенции, как она пересмотрена настоящим Протоколом, присутствующих и участвующих в голосовании в Юридическом комитете, ... при условии, что во время голосования присутствует по меньшей мере половина Государств – сторон Конвенции, как она пересмотрена настоящим Протоколом".

денежной стоимости и последствия предлагаемого изменения для стоимости страхования⁶³⁸.

6. а) Никакое изменение предела в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее, чем через [пять⁶³⁹] лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания, и не ранее, чем через [пять] лет после даты вступления в силу предыдущего изменения в соответствии с настоящей статьей.

б) Предел не может быть увеличен до уровня, превышающего сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу с учетом увеличения на [шесть] процентов в годовом исчислении на совокупной основе с даты открытия настоящей Конвенции для подписания⁶⁴⁰.

с) Предел не может быть увеличен до уровня, превышающего сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу, умноженному на [три]⁶⁴¹.

7. Любое изменение, утвержденное в соответствии с пунктом 4, депозитарий ~~доводит~~ ~~должен довести~~ до сведения всех ~~Государств-участников Договаривающихся государств~~. Изменение считается принятым в конце [восемнадцатимесячного⁶⁴²] срока после даты уведомления, если в течение этого срока по меньшей мере [одна четверть⁶⁴³] государств, которые являлись ~~Государствами-участниками~~ ~~Договаривающимися государствами~~ в момент утверждения изменения, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают это изменение, и в таком случае изменение отклоняется и не имеет силы.

⁶³⁸ Как отмечается в сноске 26 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, это положение взято из пункта 23(6) Афинской конвенции. См. также пункт 24(4) Конвенции ОТТ.

⁶³⁹ Как отмечается в сноске 27 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34 предлагается в этом проекте пункта предусмотреть семилетний, а не пятилетний срок.

⁶⁴⁰ Как отмечается в сноске 28 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в Конвенции ОТТ аналогичное положение отсутствует. Возможным альтернативным подходом, предлагаемым в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34, является следующий: "Никакой предел не может быть увеличен или сокращен настолько, чтобы он превышал сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу, одновременно корректируемому в сторону повышения или сокращения на двадцать один процент".

⁶⁴¹ Как отмечается в сноске 29 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в Конвенции ОТТ аналогичное положение отсутствует. Возможным альтернативным подходом, предлагаемым в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34, является следующий: "Никакой предел не может быть увеличен или сокращен настолько, чтобы он превышал сумму, которая в целом превышает предел, установленный в настоящей Конвенции, в совокупности более чем на сто процентов".

⁶⁴² Как отмечается в сноске 30 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34 указывается, что срок, предусмотренный в проектах пунктов 7, 8 и 10, должен составлять двенадцать, а не восемнадцать месяцев.

⁶⁴³ Как отмечается в сноске 31 в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, в пункте 24(7) Конвенции ОТТ содержится формулировка "не менее чем одна треть государств, которые были Государствами-участниками".

___8. Изменение, считающееся принятым в соответствии с пунктом 7, вступает в силу через [восемнадцать]⁶⁴⁴ месяцев после его принятия.

___9. Все ~~Государства-участники~~ Договаривающиеся государства являются связанными изменением, если они не денонсировали настоящую Конвенцию в соответствии со статьей 105 по меньшей мере за шесть месяцев до вступления изменения в силу. Такая денонсация приобретает силу в момент вступления в силу изменения.

___10. Если изменение утверждено, а [восемнадцати]срок для его принятия еще не истек, то государство, которое становится ~~Государством-участником~~ Договаривающимся государством в течение упомянутого срока, связано изменением в случае его вступления в силу. Государство, которое становится ~~Государством-участником~~ Договаривающимся государством по истечении упомянутого срока, связано любым изменением, которое было принято в соответствии с пунктом 7. В случаях, указанных в настоящем пункте, государство становится связанным изменением, когда это изменение вступает в силу или когда настоящая Конвенция вступает в силу для этого государства, если это происходит позднее.

Статья 105. Денонсация настоящей Конвенции

1. Договаривающееся государство может в любое время денонсировать настоящую Конвенцию путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация вступает в силу по истечении такого более длительного срока после получения депозитарием такого уведомления⁶⁴⁵.

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

⁶⁴⁴ В последних конвенциях ИМО этот срок уменьшался до двенадцати месяцев в безотлагательных случаях. См., например, Протокол 2003 года к Конвенции МФКЗН 1992 года, пункт 24(8).

⁶⁴⁵ Текст взят из статьи 34 Гамбургских правил. Второе предложение текста пункта 2 не является абсолютно необходимым, но присутствует в Гамбургских правилах и в некоторых других договорах ЮНСИТРАЛ, включая Конвенцию об электронном заключении договоров. Его нет, например, в статье 27 Международной конвенции о борьбе с актами ядерного терроризма, которая содержит несколько измененную альтернативную формулировку:

"1. Любое Договаривающееся государство может денонсировать настоящую Конвенцию путем письменного уведомления в Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении одного года с даты получения уведомления Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций."

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