

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited
20 September 2005Russian
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: подготовка проекта конвенции о
[полностью или частично] [морской] перевозке грузов****Обязанности грузоотправителя по договору: информация,
представленная делегацией Швеции****Записка Секретариата**

В ходе подготовки к шестнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Швеции представило Секретариату документ, который содержится в приложении к настоящей записке и который касается обязанностей грузоотправителя по договору, предусмотренных проектом конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов. Делегация Швеции сообщила о том, что данный текст призван способствовать рассмотрению вопроса об обязанностях грузоотправителя по договору в Рабочей группе посредством компиляции мнений и замечаний различных делегаций в рамках одного документа, предназначенного для обсуждения Рабочей группой.

Этот документ, содержащийся в приложении к настоящей записке, воспроизводится в той форме, в какой он был получен Секретариатом.



Приложение

I. Введение

1. Обязанности грузоотправителя по договору обсуждались в ходе тринадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), состоявшейся в Нью-Йорке 3–14 мая 2004 года. Ход обсуждения и принятые решения излагаются в докладе о работе этой сессии (A/CN.9/552, пункты 118–161). Секретариату ЮНСИТРАЛ было предложено подготовить пересмотренные проекты тех положений, которые были рассмотрены. Проекты положений об обязанностях грузоотправителя по договору были опубликованы в документе A/CN.9/WG.III/WP.39, пункты 14–22. В течение лета 2005 года делегация Швеции распространила неофициальный вопросник, касающийся обязанностей грузоотправителя по договору, среди заинтересованных делегаций. Цель этого вопросника заключалась в содействии проведению обсуждения по этому вопросу и выяснении того, существует ли возможность достижения компромисса в отношении определенных вопросов, поставленных в этом тексте. Ответы на вопросник были представлены в целом 19 делегациями. Один ответ был представлен в качестве совместного документа трех различных делегаций. В период между распространением вопросника и опубликованием доклада был подготовлен и представлен для опубликования в качестве документа A/CN.9/WG.III/WP.56 новый сводный вариант проекта конвенции. Настоящий доклад основывается на этом сводном варианте, однако в нем также содержатся ссылки на первоначальные проекты положений, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.39. Предложенные в докладе тексты не обязательно отражают мнения делегации Швеции, но представляют собой возможные компромиссы, которые Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть.

II. Сдача груза, готового к перевозке (проект статьи 28, прежняя статья 25)

2. Статья 28 устанавливает общую обязанность сдать груз, готовый к перевозке, если в договоре перевозки не согласовано иное. Однако она не регулирует место и время сдачи груза перевозчику. Перед делегациями был поставлен вопрос о том, желают ли они включить правило, предусматривающее, что, если не согласовано иное, грузоотправитель по договору должен сдать груз в момент времени и в месте, которые указаны перевозчиком. Примерно половина делегаций отметили, что они не считают такое правило необходимым. Некоторые делегации придерживались мнения о том, что этот вопрос носит коммерческий характер и что относительно него стороны всегда достигнут договоренности в договоре перевозки. Другая делегация считала, что из существующего текста статьи 28 косвенно вытекает, что, если не согласовано иное, грузоотправитель по договору обязан сдать груз в момент времени и в месте, которые указаны данным грузоотправителем по договору. Несколько делегаций более решительно выступили против этого предложения с учетом того обстоятельства, что существует все же опасность того, что баланс взаимоотношений перевозчика и грузоотправителя по договору будет затрагиваться в ущерб интересам последнего и что нет необходимости

унифицировать нормы права в этой области. Следовательно, было высказано предположение о том, что вопросы ответственности за задержку в сдаче следует оставить для решения на основе норм внутригосударственного законодательства.

3. Другие делегации указали, что они хотели бы включить такое общее правило, как правило, предложенное в статье 28. Вместе с тем ни одна из этих делегаций не указала на какие-либо конкретные причины того, почему они желают располагать таким положением.

4. Что касается вопроса о том, охватывают ли слова "предполагаемая перевозка" все части перевозки, а не только морскую перевозку, то большинство делегаций полагали, что данный текст является вполне ясным и что нет необходимости в нем уточнять, что груз должен быть уложен и закреплен для того, чтобы он выдержал морскую перевозку, а также вспомогательные наземные перевозки.

5. Несмотря на тот факт, что в вопроснике не содержались какие-либо конкретные предложения в отношении взаимосвязи между первым и вторым предложениями текста статьи 28, значительное число делегаций высказали свои замечания по этому вопросу. Большинство этих делегаций пришли к выводу о том, что обязанность уложить, увязать и закрепить груз в контейнере, установленная во втором предложении текста, уже охватывается более общим обязательством, установленным в первом предложении текста. Как представляется, аргумент в этой связи заключается в том, что если стороны договорились, что груз должен быть доставлен в контейнере, то грузоотправитель по договору должен не только погрузить, обработать, уложить, увязать и закрепить груз надлежащим образом, например путем его упаковки в ящики, которые выдержат перевозку, но и обеспечить, чтобы эти ящики были помещены в контейнер. Другими словами, последнее обязательство рассматривается как часть штивки груза.

6. С другой стороны, одна из делегаций высказала мнение о том, что эти вопросы являются двумя отдельными вопросами и их необходимо урегулировать. Другая причина сохранения второго предложения текста заключается в том, что контейнеры подлежат особому регулированию в других положениях данного проекта конвенции.

7. Вместе с тем можно утверждать, что общий подход, используемый в проекте конвенции в целом, заключается в том, что груз и его упаковка, в том числе контейнеры, рассматриваются на равной основе. То обстоятельство, что контейнеры прямо включены в определение "груза", содержащееся в статье 1(w), при условии, что перевозчик или исполняющая сторона не предоставляют такие контейнеры, иллюстрирует это. Если обратиться к другим конкретным положениям, касающимся контейнеров, то они часто служат более конкретным целям по сравнению со статьей 28. Например, в статье 26 необходимо провести различие между грузом, помещенным в контейнеры, и другим грузом с учетом того факта, что перевозчик может перевозить первый вид грузов на палубе без конкретной договоренности об этом с грузоотправителем по договору.

8. Если текст статьи 28 толковать таким образом, что контейнеры не охватываются первым предложением ее текста, а только вторым предложением ее текста, то это, возможно, будет противоречить определению, содержащемуся в статье 1(w), помимо создания опасности того, что грузоотправитель по

договору будет нести ответственность не за состояние контейнера, предоставленного им, а только за перевозку груза в этом контейнере. Вместе с тем на практике данная проблема заключается не только в том, что перевозка груза внутри контейнера является нецелесообразной, но и в том, что сам контейнер находится в таком плохом состоянии, что он не может выдержать перевозку.

9. На основе результатов обсуждения, изложенных выше, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть текст статьи 28 следующего содержания:

"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 разгрузку, и что они не причинят вреда или ущерба".

III. Обязательство перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций (проект статьи 29, прежняя статья 26)

10. В вопроснике не было внесено предложения об исключении статьи 29 как излишней. Однако некоторые делегации указали, что они хотели бы исключить данный проект статьи полностью. Причины этого заключаются в том, что данная глава регулирует обязанности грузоотправителя по договору и что эта конкретная обязанность уже охватывается общими положениями, касающимися обязательств и ответственности перевозчика и содержащимися в других частях проекта конвенции. Вместе с тем, как представляется, большинство делегаций придерживались мнения о том, что такое положение является полезным с учетом статьи 30, касающейся обязательства грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации и инструкций.

11. Большинство делегаций хотели бы исключить взятые в квадратные скобки слова в первом и втором предложениях текста. По мнению этих делегаций, перевозчик несет косвенное обязательство предоставлять точную и полную информацию своевременно. Некоторые из этих делегаций придерживались мнения о том, что взятые в квадратные скобки в первом предложении текста слова являются приемлемыми и что, возможно, было бы целесообразным конкретно подчеркнуть, что такая информация должна предоставляться своевременно.

12. Меньшинство делегаций предложили сохранить слова, взятые в квадратные скобки, с учетом того факта, что, возможно, было бы полезным прямо изложить эти обязательства. Одна из делегаций пожелала исключить только второе предложение текста этой статьи. Кроме того, одна из делегаций предложила включить слово "такие" перед словом "инструкции" в первом предложении текста.

13. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть текст следующего содержания:

"Перевозчик должен предоставить грузоотправителю по договору, по его просьбе и своевременно, такую информацию, которая известна перевозчику, и дать такие инструкции, которые разумно необходимы или имеют значение для грузоотправителя по договору в целях выполнения его обязательств по статье 28".

IV. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документации (статья 30, прежняя статья 27)

14. Мнения делегаций в отношении статьи 30 разделились. Что касается первоначального и предложенного альтернативного текста, то, как заявили некоторые делегации, они хотели бы сохранить первоначальный текст статьи 30. Другие делегации заявили, что альтернативный текст является приемлемым в качестве основы для дальнейшего обсуждения. Несколько делегаций, которые выступили за сохранение первоначального текста, отметили, что слова "которые разумно необходимы для", содержащиеся в вводной части текста, и слова "может разумно предполагать", содержащиеся в пунктах (а) и (с), представляют собой два разных критерия, т.е. объективный критерий и субъективный критерий. Это означает, что в ситуации, когда документ не может рассматриваться как разумно необходимый для обработки груза, грузоотправитель по договору не несет обязательства предоставлять его даже в том случае, если ему известно о том факте, что перевозчик не располагает данной информацией – это является объективным критерием. Аналогичным образом, в ситуации, когда документ является разумно необходимым, но существуют основания предполагать, что перевозчик уже располагает такой информацией, грузоотправитель по договору не несет обязательства предоставлять такой документ – это является субъективным критерием.

15. Вместе с тем некоторые делегации также заявили о том, что они хотели бы включить положение, не предусматривающее субъективного критерия, другими словами, грузоотправитель по договору должен нести обязательство предоставлять все документы как только они становятся сами по себе необходимыми для обработки груза. Субъективный критерий был бы сопряжен с риском создания значительной путаницы на практике. Еще одна причина исключения этих слов может заключаться в том, что обе ситуации, когда фактический документ не является необходимыми и когда перевозчику уже известно о такой информации, охватываются в альтернативном тексте словами "разумно необходимый". Какой-либо документ может быть либо излишним вообще с точки зрения обработки груза, либо не являться необходимым с учетом того факта, что перевозчик уже располагает такой информацией.

16. Другая делегация предложила исключить слово "разумно" из вводной части текста, с тем чтобы грузоотправитель по договору был обязан предоставлять все необходимые документы.

17. Некоторые делегации также просили включить содержащуюся в статье 38(1)(а) ссылку, касающуюся описания груза, в первоначальный текст статьи 30(с). Ответственность за предоставление описания груза в таком случае стала бы строгой ответственностью согласно статье 31(2). С другой стороны,

некоторые делегации указали, что ответственность за нарушение статьи 30 должна полностью основываться на небрежности. Считается, что строгая ответственность возлагает слишком тяжелое бремя на грузоотправителя по договору.

18. Некоторые делегации полагали, что эти слова в вводной части текста можно было бы исключить с учетом того факта, что они считаются подразумеваемыми терминами, тогда как другие делегации утверждали, что эти слова необходимо сохранить в тексте.

19. В отношении ссылки на своевременность, точность и полноту информации следует отметить, что согласно варианту В статьи 31(2) грузоотправитель по договору считается гарантировавшим эти аспекты в отношении статьи 30(b) и (с).

20. На основе результатов обсуждения, изложенных выше, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть в качестве альтернативы статье 30, изложенной в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, следующий текст:

"Грузоотправитель по договору должен предоставить перевозчику своевременно такую информацию, инструкции и документы, которые разумно необходимы для:

- a) обработки и перевозки груза, включая меры предосторожности, которые должны быть приняты перевозчиком или исполняющей стороной;*
- 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 электронных записей, включая условия, упомянутые в статье 38(1)[(a)](b) и (с), наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем по договору в договорных условиях, наименование грузополучателя, если таковой имеется, и наименование лица, по приказу которого транспортный документ или электронная запись должна быть выдана, если таковое имеется".*

V. Основания ответственности грузоотправителя по договору (проект статьи 31, прежняя статья 29)

21. Статья 31 регулирует основания ответственности грузоотправителя по договору. В пункте 1 указывается, что общая ответственность основывается на небрежности. Далее, в пункте 2 пункт 1 подвергается изменениям посредством положения о том, что за нарушение своих обязательств по пунктам 30(b) и (с) грузоотправитель по договору несет строгую ответственность. Различие между вариантом А и вариантом В заключается в том, что согласно варианту А строгая ответственность охватывает обязательство предоставлять такую информацию, а также обеспечивать ее точность и полноту. Согласно варианту В только своевременность, точность и полнота охватываются строгой ответственностью.

Обязательство предоставлять информацию охватывается общей ответственностью, предусмотренной пунктом 1. В этом отношении немного странно то, что слово "своевременность" было включено в текст варианта В, поскольку это означает, что вопрос о том, должен ли грузоотправитель по договору предоставлять такую информацию, и вопрос о том, должно ли это быть сделано в надлежащее время, будут регулироваться разными режимами ответственности.

22. Большинство делегаций отдали предпочтение варианту А пункта 2. Однако причины этого существенно разнятся. Некоторые делегации указали, что они предпочитают вариант А с учетом того факта, что его текст является более простым и ясным. Другие делегации указали, что они хотели бы, чтобы этот текст уточнял, что информация, предоставляемая грузоотправителем по договору, является достоверной, т.е. то, что уже предусмотрено вариантом В. И наконец, некоторые делегации подчеркнули, что строгая ответственность должна охватывать не только точность и полноту информации, но и обязательство ее предоставлять.

23. Делегации, которые выступили за сохранение варианта В, стремились подчеркнуть сбалансированность ответственности перевозчика и грузоотправителя по договору. Строгая ответственность, которая охватывает большинство обязательств согласно статье 30, возлагала бы слишком тяжелое бремя на грузоотправителя по договору с учетом того, что ответственность перевозчика основывается на небрежности. Другой причиной, которая может обосновывать необходимость сохранения варианта В, является то, что обязательство грузоотправителя по договору согласно статье 30 ограничивается предоставлением информации, которая является разумно необходимой. Это затрудняет увязывание данного обязательства со строгой ответственностью. Еще один вопрос заключается в том, что информация, которая была фактически предоставлена, должна быть точной и что грузоотправитель по договору будет нести строгую ответственность за это.

24. Вопрос о том, должна ли строгая ответственность охватывать обязательство предоставлять информацию согласно статье 30 (b) и (c), является вопросом политики. Некоторые делегации в ходе переговоров подчеркивали важное значение увязывания строгой ответственности с обязательством, предусмотренным в пунктах (b) и (c), особенно в пункте (b).

25. Некоторые делегации также подчеркнули, что они хотели бы ограничить сферу применения положения, касающегося взаимоотношений между грузоотправителем по договору и перевозчиком. Было предложено включить слово "перевозчику" в текст пункта 1 и исключить пункт 3.

26. На основе результатов обсуждения, изложенных выше, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть в качестве альтернативы статье 31 следующий текст:

"1. Грузоотправитель по договору несет ответственность за утрату, повреждение и вред, причиненные грузом, и за нарушение его обязательств согласно статье 28 и статье 30. Грузоотправитель по договору полностью или частично освобождается от своей ответственности, если он доказывает, что причина или одна из

причин утраты, повреждения или вреда не обуславливается его виной или виной любого лица, указанного в статье 35.

2. *Считается, что грузоотправитель по договору гарантировал перевозчику на момент получения перевозчиком точность информации, инструкции и документов, которые он предоставляет согласно статье 30. Он должен возместить перевозчику все потери, убытки, расходы в случае задержки в сдаче груза и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности такой информации, инструкций и документов, если эта неточность не была причинена перевозчиком или любым лицом, указанным в статье 19".*

27. Альтернативный текст основывается на предположении о том, что ответственность за непредоставление разумной информации, документов и т.п. должна основываться на небрежности с обратным переносом бремени доказывания (этот текст отражает в этом отношении положение, касающееся ответственности перевозчика) и что сфера применения данного положения должна включать взаимоотношения между грузоотправителем по договору и перевозчиком. Сохранение варианта А в первоначальном тексте пункта 2 может изменить это правило. В такой ситуации грузоотправитель по договору будет нести строгую ответственность за предоставление информации согласно статье 30(b) и (с).

28. В пункте 2 альтернативного текста предусматривается, что грузоотправитель по договору несет строгую ответственность за информацию, которую он предоставляет, если перевозчик или любое лицо, за которое перевозчик несет ответственность, не причинили такую неточность. Этот текст охватывает все части статьи 30, а не только пункты (b) и (с).

29. Пункт 3 был исключен с учетом результатов обсуждения, изложенных выше и касающихся сферы применения этого положения.

VI. Существенное искажение данных грузоотправителем по договору (проект статьи 32, прежняя статья 29 бис)

30. Явное большинство делегаций высказали мнение о том, что данное положение не является приемлемым. Многие из этих делегаций также предложили исключить это положение. Причина этого заключается в том, что, как представляется, данное положение носит карательный характер. Установления причинно-следственной связи между искажением данных и ответственностью за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза не требуется. Кроме того, утверждалось о том, что, если имеет место, например, задержка в сдаче груза вследствие существенного искажения данных грузоотправителем по договору, то из статьи 17, касающейся ответственности перевозчика, уже вытекает, что перевозчик не несет ответственность за это.

31. Некоторые делегации выступили за сохранение этого положения. Одна из причин этого заключалась в том, что весьма важно, чтобы грузоотправитель по договору предоставлял перевозчику достоверную информацию и чтобы последний мог потерпеть ущерб вследствие существенного искажения данных. Вместе с тем можно утверждать, что этот аспект уже охватывается

ответственностью за предоставление неточной информации, предусмотренной статьей 30, особенно предложенным пунктом 2, если такая ответственность является строгой в отношении информации, которая предоставляется грузоотправителем по договору.

VII. Специальные правила в отношении опасных грузов (проект статьи 33, прежняя статья 30)

32. Большинство делегаций заявили о том, что они предпочитают, чтобы определения не было вообще или чтобы было включено более общее и упрощенное определение, чем определение, предложенное в документе A/CN.9/WG.III/WP.39. Причина отказа от использования определения, содержащегося в Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года (Конвенция ОВВ), заключается в том, что Конвенция ОВВ отвечает публичным интересам, т.е. интересам защиты окружающей среды и третьих сторон, а не частным интересам, и что техническое определение такого рода всегда сопряжено с опасностью того, что оно вскоре устареет. Те делегации, которые отдали предпочтение включению общего определения, указали, что общее определение может препятствовать судам применять различные толкования понятия опасных грузов и тем самым способствовать обеспечению единообразия.

33. В документе A/CN.9/WG.III/WP.56 Секретариат предложил более общее определение в пункте 1 проекта статьи 33. В пунктах 2 и 3 устанавливается, что грузоотправитель по договору должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный и что он несет обязательство информировать перевозчика об опасном характере данного груза. Если грузоотправитель по договору не делает этого, то он несет строгую ответственность за потери, повреждения, задержку в сдаче и другие расходы, прямо или косвенно являющиеся результатом такого бездействия. Что касается обязательства предоставлять информацию, то грузоотправитель по договору несет ответственность только в том случае, если перевозчику как либо иначе не стало известно об опасном характере груза.

VIII. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору (проект статьи 34, прежняя статья 31)

34. Некоторые делегации высказали мнение о том, что данное положение следует исключить. Причины этого заключаются в том, что данная глава должна регулировать только ответственность в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору и что вопрос о положении продавца на условиях "франко-борт" или FOB относится не к конвенции о перевозке грузов, а скорее к конвенции о купле-продаже товаров.

35. Вместе с тем большинство делегаций отдали предпочтение включению положения об ответственности продавца на условиях FOB, который весьма часто будет являться фактическим грузоотправителем по договору. Эта проблема рассматривается как проблема практического характера, и отмечается, что

взаимоотношения между продавцом на условиях FOB и перевозчиком не являются вполне ясными. Последствие включения такого положения будет заключаться в том, что перевозчик может требовать выплаты компенсации непосредственно у фактического грузоотправителя по договору и что последний может использовать возражения, предусмотренные в главе об обязательствах грузоотправителя по договору. Ознакомление с ситуацией, сложившейся сегодня во многих правовых системах, показывает, что такие аспекты регулируются общим деликтным правом.

36. Несколько делегаций также обсудили формулировку этого положения. Мнение одной из этих делегаций заключается в том, что слово "принимает" является слишком неясным по сравнению с другим альтернативным словом "получает".

37. Другая делегация выступает за положение, согласно которому фактический грузоотправитель по договору будет нести ответственность, если он "соглашается" быть поименованным грузоотправителем по договору в договорных условиях. Лицо, рассматривающееся как грузоотправитель по договору, будет также иметь возможность уйти от своей ответственности, если оно доказывает, что оно не является грузоотправителем по договору, посредством указания на того, кто в действительности является грузоотправителем по договору.

38. Некоторые делегации также отметили, что они хотели бы включить прямое положение, устанавливающее, что грузоотправитель по договору и фактический грузоотправитель по договору несут солидарную ответственность. Вместе с тем одна из делегаций высказала мнение о том, что при условии, что фактический грузоотправитель по договору несет ответственность, грузоотправитель по договору должен освобождаться от своей ответственности. Это мнение, как представляется, обуславливается тем, что в противном случае перевозчик будет поставлен в более благоприятное положение по сравнению с перевозчиком груза при продаже на условиях "стоимость, страхование, фрахт" или СИФ, если данный перевозчик может требовать только выплаты компенсации грузоотправителем по договору (т.е. продавцом по договору купли-продажи), но не грузополучателем (т.е. покупателем по договору купли-продажи).

39. На основе результатов обсуждения, изложенных выше, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий текст:

"1. Если какое-либо лицо, именуемое "грузоотправителем по договору" в договорных условиях, но не являющееся грузоотправителем по договору согласно определению, содержащемуся в пункте 1(h), получает транспортный документ или электронную запись, такое лицо: а) несет обязательство и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей главой и согласно статье 59, и б) пользуется правами и иммунитетами грузоотправителя по договору, предусмотренными в настоящей главе и в главе 14.

2. *Пункт 1 настоящей статьи не затрагивает обязанности, ответственность, права или иммунитеты грузоотправителя по договору*".

IX. Ответственность грузоотправителя по договору за субподрядчиков, служащих и агентов (проект статьи 35, прежняя статья 32)

40. Большинство делегаций поддерживают данную статью. Вместе с тем одна из делегаций придерживается мнения о том, что нет необходимости зеркально отражать регулирование ответственности перевозчика и что этот вопрос следует оставить для решения на основе норм внутригосударственного законодательства. Некоторые делегации, выступающие за включение положения об ответственности грузоотправителя по договору за субподрядчиков, служащих и агентов, высказали замечания в отношении формулировки этого текста. Одна из делегаций считала, что первое предложение текста представляет собой повтор. Другие делегации высказали предположение о том, что необходимо прямо указать, что грузоотправитель по договору не несет ответственности в случаях, когда исполнение делегируется перевозчику или исполняющей стороне со стороны перевозчика, например на условиях "свободно от расходов по погрузке и выгрузке" или ФИОС.

41. На основе результатов обсуждения, изложенных выше, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий текст:

- "1. *Грузоотправитель по договору несет ответственность за действия или бездействие любого лица, включая субподрядчиков, служащих и агентов, которому он делегировал исполнение любой из своих обязанностей в соответствии с настоящей главой, 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 контракта, служебных обязанностей или агентских функций такого лица.*
2. *Невзирая на пункт 1, грузоотправитель по договору не несет ответственности за действия или бездействие перевозчика или исполняющей стороны со стороны перевозчика, которой он делегировал исполнение своих обязанностей в соответствии с настоящей главой*".

X. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору (проект статьи 36, прежняя статья 43(2))

42. Эта статья не затрагивалась в вопроснике с учетом того факта, что она ранее была помещена в главу 9 о фрахте, которая была исключена. Положения статьи 36 должны рассматриваться в связи со статьей 94. Как представляется, статья 36 уже охватывается пунктом 2 статьи 94, который императивно регулирует обязанности и ответственность грузоотправителя по договору и лиц,

указанных в статье 34. Если текст пункта 2 статьи 94 впоследствии будет исключен (этот текст в настоящее время взят в квадратные скобки), то положения статьи 34 будут противоречить принципу, закрепленному в пункте 1 статьи 94 (толкование *e contrario*), в том, что касается возможности согласовать условия, являющиеся более благоприятными для грузоотправителя по договору.
