



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
30 January 2008
Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**

Сорок первая сессия

Нью-Йорк, 16 июня – 11 июля 2008 года

**Доклад Рабочей группы III (Транспортное право)
о работе ее двадцать первой сессии
(Вена, 14-25 января 2008 года)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение	1-8	7
I. Обсуждение и решения	9-10	8
II. Подготовка проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов	11-289	9
Глава 1 – Общие положения	12-15	9
Проект статьи 1. Определения	12	9
Проект статьи 2. Толкование настоящей Конвенции	13	9
Проект статьи 3. Требования в отношении формы	14	9
Проект статьи 4. Применимость возражений и пределов ответственности	15	10
Глава 2 – Сфера применения	16-25	10
Проект статьи 5. Общая сфера применения	16-17	10
Проект статьи 6. Конкретные исключения	18-19	10
Проект статьи 7. Применение в отношении определенных сторон	20-25	11
Глава 3 – Транспортные электронные записи	26-29	12
Проект статьи 8. Использование и последствия транспортных электронных записей	27	12



	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Проект статьи 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей или электронного эквивалента необоротного транспортного документа, требующего передачи	28	12
Проект статьи 10. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи	29	13
Глава 4 – Обязательства перевозчика	30-53	13
Проект статьи 11. Перевозка и сдача груза	30	13
Проект статьи 12. Период ответственности перевозчика	31-38	13
Проект статьи 13. Перевозка за рамками договора перевозки	39-43	15
Проект статьи 14. Конкретные обязательства	44-49	16
Проект статьи 15. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса	50-51	18
Проект статьи 16. Груз, который может стать опасным	52	18
Проект статьи 17. Пожертвование грузом во время морского рейса	53	18
Глава 5 – Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза или задержку в его сдаче	54-71	19
Проект статьи 18. Основания ответственности	54-58	19
Проект статьи 19. Ответственность перевозчика за других лиц	59	20
Проект статьи 20. Ответственность морских исполняющих сторон	60-62	20
Проект статьи 21. Солидарная и совместная ответственность	63	21
Проект статьи 22. Задержка в сдаче груза	64-67	21
Проект статьи 23. Исчисления возмещения	68	22
Проект статьи 24. Уведомление о потере, повреждении или задержке	69-71	23
Глава 6 – Дополнительные положения, касающиеся конкретных стадий перевозки	72-87	23
Проект статьи 25. Отклонение от курса во время морской перевозки	72	23
Проект статьи 26. Палубный груз на морских судах	73-82	24
Проект статьи 27. Перевозка до или после морской перевозки	83-87	26
Глава 7 – Обязательства грузоотправителя по договору перед перевозчиком	88-108	27
Проект статьи 28. Сдача груза к перевозке	88-93	27
Проект статьи 29. Сотрудничество грузоотправителя по договору и перевозчика в предоставлении информации и инструкций	94-95	29
Проект статьи 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов	96	29

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Проект статьи 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком	97	29
Проект статьи 32. Информация для формулирования договорных условий	98-99	29
Проект статьи 33. Специальные правила об опасном грузе	100-101	29
Проект статьи 34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору документарным грузоотправителем	102-103	30
Проект статьи 35. Ответственность грузоотправителя по договору за других лиц	104-106	30
Проект статьи 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору	107-108	30
Глава 8 – Транспортные документы и транспортные электронные записи	109-144	31
Проект статьи 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи	109-130	31
Проект статьи 38. Договорные условия	131	34
Проект статьи 39. Идентификация перевозчика	132	34
Проект статьи 40. Подпись	133	35
Проект статьи 41. Недостатки в договорных условиях	134	35
Проект статьи 42. Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях	135-139	35
Проект статьи 43. Доказательственная сила договорных условий	140-142	36
Проект статьи 44. "Предоплата фрахта"	143-144	37
Глава 9 – Сдача груза	145-167	37
Проект статьи 45. Обязательство принять сдачу груза	145-151	37
Проект статьи 46. Обязательство подтвердить получение груза	152	39
Проект статьи 47. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выданы	153	39
Проект статьи 48. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан	154-156	39
Проект статьи 49. Сдача груза в том случае, когда электронный эквивалент необоротного транспортного документа, требующего передачи, выдан	157	40
Проект статьи 50. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выданы	158-161	40
Проект статьи 51. Груз, оставшийся несданным	162-165	41

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Проект статьи 52. Удержание груза	166-167	42
Глава 10 – Права контролирующей стороны	168-177	42
Проект статьи 53. Осуществление и объем права контроля над грузом	168-170	42
Проект статьи 54. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом	171-172	43
Проект статьи 55. Выполнение инструкций перевозчиком	173	43
Проект статьи 56. Подразумеваемая сдача груза	174	43
Проект статьи 57. Изменения в договоре перевозки	175	43
Проект статьи 58. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику	176	43
Проект статьи 59. Изменение по договоренности	177	43
Глава 11 – Передача прав	178-182	44
Проект статьи 60. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы	178	44
Проект статьи 61. Ответственность держателя	179-182	44
Глава 12 – Пределы ответственности	183-208	45
Проект статьи 62. Пределы ответственности	183-195	45
Продолжение рассмотрения проектов статей 62, 63 и 27	196-204	48
Проект статьи 63. Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой	205-207	50
Проект статьи 64. Утрата права на ограничение ответственности	208	51
Глава 13 – Срок для предъявления иска	209-213	51
Проект статьи 65. Исковая давность	209-210	51
Проект статьи 66. Продление срока для предъявления иска	211	51
Проект статьи 67. Иск о возмещении	212	51
Проект статьи 68. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика	213	51
Глава 14 – Юрисдикция	214-225	52
Проект статьи 69. Иски в отношении перевозчика	214-215	52
Проект статьи 70. Соглашения о выборе суда	216-218	52
Проект статьи 71. Иски в отношении морской исполняющей стороны	219	52
Проект статьи 72. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции	220	52

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Проект статьи 73. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера	221	52
Проект статьи 74. Объединение и перенос исков	222	53
Проект статьи 75. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция в случае явки ответчика	223	53
Проект статьи 76. Признание и приведение в исполнение	224	53
Проект статьи 77. Применение главы 14	225	53
Глава 15 – Арбитраж	226-232	53
Проект статьи 78. Арбитражные соглашения	226-227	53
Проект статьи 79. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках	228-230	53
Проект статьи 80. Соглашения об арбитраже после возникновения спора	231	54
Проект статьи 81. Применение главы 15	232	54
Глава 16 – Действительность договорных положений	233-255	54
Проект статьи 82. Общие положения	233-234	54
Проект статьи 83. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок	235-253	54
Проект статьи 84. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов	254-255	64
Глава 17 – Вопросы, не регулируемые настоящей Конвенцией	256-264	64
Проект статьи 85. Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта	257-258	64
Проект статьи 86. Общее ограничение ответственности	259	65
Проект статьи 87. Общая авария	260	65
Проект статьи 88. Пассажиры и багаж	261	65
Проект статьи 89. Ущерб, причиненный ядерным инцидентом	262-264	65
Глава 18 – Заключительные положения	265-289	65
Проект статьи 90. Депозитарий	265	65
Проект статьи 91. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение	266-267	66
Проект статьи 92. Денонсация других конвенций	268-269	66
Проект статьи 93. Оговорки	270	66
Проект статьи 94. Процедура и последствия заявлений	271-272	66
Проект статьи 95. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц	273	67

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Проект статьи 96. Участие региональных организаций экономической интеграции	274	67
Проект статьи 97. Вступление в силу	275-278	67
Проект статьи 98. Пересмотр и внесение поправок	279-280	68
Проект статьи 99. Изменение сумм ограничения	281	68
Проект статьи 100. Денонсация настоящей Конвенции	282	68
Название проекта конвенции	283-289	68
III. Прочие вопросы	290	70
Планирование будущей работы	290	70
Приложение. Проект конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов		71

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 касающимся международной перевозки грузов вопросам, как сфера применения документа, период ответственности перевозчика, обязательства перевозчика, ответственность перевозчика, обязательства грузоотправителя по договору и транспортные документы¹. Рабочая группа приступила к работе над проектом документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на своей девятой сессии в 2002 году. Самая последняя подборка ссылок, касающихся истории разработки проекта конвенции, приводится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.100.

2. Рабочая группа III (Транспортное право), в состав которой входят все государства – члены Комиссии, провела свою двадцать первую сессию в Вене 14-25 января 2008 года. В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Рабочей группы: Австралия, Австрия, Алжир, Беларусь, Бенин, Болгария, Боливия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Габон, Германия, Греция, Египет, Индия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Камерун, Канада, Китай, Ливан, Мексика, Намибия, Нигерия, Норвегия, Польша, Республика Корея, Российская Федерация, Сальвадор, Сенегал, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Франция, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Южная Африка и Япония.

3. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих государств: Ангола, Аргентина, Бразилия, Буркина-Фасо, Гана, Дания, Демократическая Республика Конго, Индонезия, Конго, Кот-д'Ивуар, Нигер, Нидерланды, Португалия, Румыния, Саудовская Аравия, Словакия, Словения, Тунис, Турция, Финляндия, Хорватия и Швеция.

4. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих международных организаций:

а) **система Организации Объединенных Наций:** Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД);

б) **межправительственные организации:** Европейская комиссия, Межправительственная организация по железнодорожному сообщению (ОТИФ) и Лига арабских государств;

с) **международные неправительственные организации, приглашенные Рабочей группой:** Ассоциация американских железных дорог (ААЖД), БИМКО, Международный морской комитет (ММК), Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ), Международная торговая палата (МТП), Международная палата судоходства (МПС), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная группа клубов взаимного страхования (P&I), Европейская международная ассоциация студентов-юристов (ЕЛСА) и Всемирный морской университет (ВМУ).

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

5. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:
Председатель: г-н Рафаэль Ильескас (Испания)
Докладчик: г-н Вальтер ди Са Лейтан (Бразилия)
6. На рассмотрении Рабочей группы находились следующие документы:
 - a) аннотированная предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.III/ WP.100);
 - b) проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов (A/CN.9/WG.III/ WP.101);
 - c) предложение правительства Нидерландов (A/CN.9/WG.III/ WP.102); и
 - d) предложение делегаций Италии, Республики Корея и Нидерландов (A/CN.9/WG.III/ WP.103).
7. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:
 1. Открытие сессии
 2. Выборы должностных лиц
 3. Утверждение повестки дня
 4. Подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов
 5. Прочие вопросы
 6. Утверждение доклада.
8. Рабочая группа решила учредить редакционную группу для оказания Секретариату помощи в подготовке пересмотренного варианта проекта конвенции для одобрения Рабочей группой вместе с утверждением ее доклада. Пересмотренный проект конвенции должен включать сформулированные на всех официальных языках Организации Объединенных Наций изменения, которые Рабочая группа, возможно, решит внести в текст. Рабочая группа выражает ряду делегаций, национальные рабочие языки которых являются официальными языками Организации Объединенных Наций, признательность за их готовность участвовать в заседаниях редакционной группы.

I. Обсуждение и решения

9. Рабочая группа приступила к заключительному этапу рассмотрения проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов ("проект конвенции") на основе текста, содержащегося в документе A/CN.9/ WG.III/ WP.101. Внимание Рабочей группы было вновь обращено на то, что текст, приведенный в документе A/CN.9/WG.III/ WP.101, был подготовлен в результате переговоров, проходивших в рамках Рабочей группы с 2002 года. Рабочая группа пришла к согласию о том, что, хотя положения проекта конвенции могут быть дополнительно уточнены и разъяснены, в той мере, в которой они отражают консенсус, уже достигнутый Рабочей группой, рассмотрение принципиальных решений может возобновляться только в тех случаях, когда существует широкое

единство мнений. Ход обсуждения и сделанные по этому вопросу выводы отражены в разделе II ниже (см. пункты 11-289 ниже). Кроме того, Рабочая группа пришла к согласию о том, что рассмотрение определений, содержащихся в проекте статьи 1, следует проводить в контексте соответствующих статей.

10. Завершив свою работу, Рабочая группа одобрила текст проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, содержащийся в приложении к настоящему докладу.

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

Общие замечания

11. В порядке общего замечания было указано на то, что ряд государств выразил обеспокоенность в отношении пункта 2 проекта статьи 1, проекта статьи 18 и проекта статьи 62. Было высказано мнение о том, что пересмотр этих проектов статей придаст проекту конвенции более сбалансированный характер и что эти вопросы следует рассматривать в пакете как часть заключительного этапа переговоров. К Рабочей группе был обращен призыв попытаться добиться определенного улучшения в этих областях с целью выработки более справедливого свода норм для обеих сторон договора перевозки. Было указано, что это повысит политическую приемлемость проекта конвенции и побудит ряд государств воздерживаться от поиска региональных альтернатив для решения вопросов, связанных с международной перевозкой грузов. Рабочая группа приняла эти мнения к сведению.

Глава 1 – Общие положения

Проект статьи 1. Определения

12. Рабочая группа согласилась отложить обсуждение конкретных пунктов проекта статьи 1 до достижения согласия относительно соответствующих статей в том, что касается терминов, определяемых в проекте статьи 1. Внимание Рабочей группы было также обращено на то, что она еще не приняла окончательного решения относительно названия проекта конвенции, и она согласилась рассмотреть этот вопрос после завершения обсуждения текста.

Проект статьи 2. Толкование настоящей Конвенции

13. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 2 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 3. Требования в отношении формы

14. Было отмечено, что ссылка на пункт 3 статьи 20, содержащаяся в проекте статьи 3, неверна и что она должна быть сделана на пункт 2 проекта статьи 20. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 3 с вышеупомянутым исправлением и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 4. Применимость возражений и пределов ответственности

15. Отметив, что проект статьи 4 был предметом обширных обсуждений на предыдущих заседаниях, Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 4 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 2 – Сфера применения**Проект статьи 5. Общая сфера применения**

16. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 5 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Пункты 1, 5, 8 и 24 проекта статьи 1

17. Применительно к терминам "договор перевозки", "перевозчик", "грузоотправитель по договору" и "груз", имеющих отношение к проекту статьи 5, Рабочая группа одобрила содержание определений, приведенных, соответственно, в пунктах 1, 5, 8 и 24 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 6. Конкретные исключения

18. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что в пункте 2(а) проекта статьи 6 не разъясняется, идет ли речь о договоре, заключенном между сторонами, или о договоре, действующем в отношениях между ними. Было также отмечено, что в этом проекте положения использована формулировка "договор между сторонами", в то время как в проекте статьи 7 говорится о договоре между перевозчиком и стороной, которая "не является первоначальной стороной чартера или другого договора перевозки, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции". В ответ было указано, что в число сторон, о которых идет речь в пункте 2 (а) проекта статьи 6, входят перевозчик и любая другая сторона, которая заявляет требование на основании проекта конвенции и к которой может применяться чартер или другой договор, упомянутый в данном положении, например, в результате правопреемства. В свою очередь проект статьи 7 преследует цель разъяснить, что проект статьи 6 не будет препятствовать применению проекта конвенции к сторонам, которые сами не участвовали в заключении договора, к которому конвенция не применяется – например, к держателю коносамента, выданного согласно условиям чартера, – и которые сами не присоединились к чартеру. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 6 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Пункты 3 и 4 проекта статьи 1

19. Применительно к терминам "линейная перевозка" и "нелинейная перевозка", использованным в проекте статьи 6, Рабочая группа одобрила содержание определений, приведенных, соответственно, в пунктах 3 и 4 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 7. Применение в отношении определенных сторон

20. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 7 при условии исключения ссылки на "фактического грузоотправителя" и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Пункты 10, 11 и 12 проекта статьи 1

21. Что касается термина "фактический грузоотправитель", использованного в проекте статьи 7, то было предложено исключить концепцию "фактического грузоотправителя", как она определена в пункте 10 проекта статьи 1, с тем чтобы упростить проект конвенции (см. A/CN.9/WG.III/WP.103). Соответственно было также предложено исключить из проекта конвенции любые ссылки на "фактического грузоотправителя". Аргументы, приведенные в поддержку этого предложения, состояли в следующем: i) согласно проекту конвенции фактический грузоотправитель не несет каких-либо обязательств и обладает единственным правом, т.е. правом получать свидетельство о сдаче груза перевозчику согласно подпункту (а) проекта статьи 37; ii) не имеется никакой информации о связанных с выдачей расписки фактическому грузоотправителю практических трудностях, которые могли бы потребовать урегулирования на единообразной основе в проекте конвенции; iii) принятие этого решения позволит избежать несогласованности с другими транспортными конвенциями и некоторыми национальными законами; и iv) термин "транспортный документ" также может быть упрощен и приведен в соответствие с нынешней морской практикой. Это предложение получило широкую поддержку.

22. Противоположное предложение состояло в том, чтобы сохранить определение термина "фактический грузоотправитель" и добавить в проект конвенции дополнительные положения о правах и обязанностях фактического грузоотправителя. Было разъяснено, что права и обязательства грузоотправителя по договору и фактического грузоотправителя следует регулировать отдельно, поскольку права и обязательства последнего возникают только после сдачи груза перевозчику. Далее было разъяснено, что отношения между грузоотправителем по договору и фактическим грузоотправителем вызвали ряд существенных юридических проблем в некоторых национальных правовых системах. Если говорить более конкретно, то в секторе, в котором используются условия FOB, грузоотправитель по договору будет присутствовать не во всех случаях, и, таким образом, не будет иметься практической возможности считать фактического грузоотправителя грузоотправителем по договору. В то же время возобладало мнение о том, что вышеупомянутый момент, вызывающий беспокойство, наиболее уместно урегулировать в национальном праве, особенно в правовых нормах о купле-продаже, а также в самом договоре купли-продажи, в котором будет определяться, в какой мере фактический грузоотправитель будет иметь право на получение документов.

23. Хотя предложение об исключении ссылок на "фактического грузоотправителя" из проекта конвенции получило широкую поддержку, было предложено сохранить в том или ином виде подпункт (а) проекта статьи 37, с тем чтобы защитить право продавца на условиях FOB получать необоротные транспортные документы.

24. Применительно к термину "фактический грузоотправитель", использованному в проекте статьи 7, Рабочая группа пришла к согласию об исключении определения, предусмотренного в пункте 10 проекта статьи 1, а также любых других ссылок на "фактического грузоотправителя" в проекте конвенции. В то же время Рабочая группа согласилась также рассмотреть предложение, внесенное в отношении подпункта (а) проекта статьи 7, на одном из последующих этапов своих обсуждений.

25. Применительно к терминам "держатель" и "грузополучатель", использованным в проекте статьи 7, Рабочая группа одобрила содержание определений, приведенных, соответственно, в пунктах 11 и 12 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Глава 3 – Транспортные электронные записи

Пункты 15, 16, 17, 19, 20, 21 и 22 проекта статьи 1

26. Применительно к терминам "транспортный документ", "оборотный транспортный документ", "необоротный транспортный документ", "транспортная электронная запись", "оборотная транспортная электронная запись", "необоротная транспортная электронная запись", а также "выдача" и "передача" оборотной транспортной электронной записи, использованным в проекте главы 3, Рабочая группа пришла к согласию обсудить определения этих терминов в ходе рассмотрения проекта главы 8.

Проект статьи 8. Использование и последствия транспортных электронных записей

27. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 8 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей или электронного эквивалента необоротного транспортного документа, требующего передачи

28. Было отмечено, что ссылку на "электронный эквивалент необоротного транспортного документа, требующего передачи" в названии проекта статьи 9 и в пункте 1 этого проекта статьи потребуются, возможно, исключить, если Рабочая группа в ходе дальнейшего обсуждения примет решение об исключении или пересмотре проекта статьи 49. Рабочая группа отметила, что ссылки на "грузополучателя" в подпунктах (с) и (d) пункта 1 были добавлены с тем, чтобы должным образом охватить в проекте статьи 9 электронные эквиваленты необоротного транспортного документа, требующего передачи. Рабочая группа согласилась с тем, что эти подпункты потребуются пересмотреть, если будет принято решение об исключении проекта статьи 49. С учетом проведенного обсуждения Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 9 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 10. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи

29. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 10 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 4 – Обязательства перевозчика

Проект статьи 11. Перевозка и сдача груза

30. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 11 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 12. Период ответственности перевозчика

Предложение восстановить в тексте пересмотренный вариант проекта статьи 11 (2) из документа A/CN.9/WG.III/WP.81

31. При рассмотрении текста проекта статьи 12, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.101, было отмечено, что Секретариат пересмотрел текст данного проекта положения с учетом обсуждений, проведенных Рабочей группой на ее девятнадцатой сессии (см. A/CN.9/621, пункты 28-33). Была выражена поддержка редакционным изменениям, внесенным с целью разъяснить взаимосвязь между пунктами 1 и 2 этого положения, как оно приведено в статье 11 в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, путем перенесения некоторых формулировок пункта 2, касающихся установления времени и места сдачи, в проект статьи 45 главы 9, посвященной сдаче груза. В то же время определенная обеспокоенность была выражена в связи с тем, что некоторые аспекты пункта 2, как он приведен в статье 11 в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, касающиеся договорного времени и места получения и сдачи груза, должны быть сохранены в статье 12 нынешнего текста проекта конвенции. С этой целью было предложено восстановить бывший пункт 2 пункта статьи 11 из документа A/CN.9/WG.III/WP.81 в нынешнем тексте в качестве пункта 1 бис и заменить первое предложение вводной части следующей пересмотренной формулировкой: "Для целей пункта 1 получением или сдачей являются получение или сдача, как они определены в договоре перевозки или, в отсутствие такого соглашения, как они определены обычаями, практикой или обычкновениями в данной отрасли".

32. Хотя обеспокоенность, высказанная относительно отражения понятия договорного получения или сдачи в посвященном периоде ответственности проекте статьи 12, с тем чтобы избежать любых возможных пробелов в периоде ответственности, была встречена с определенным пониманием, было отмечено, что это предложение приведет к чрезмерной детализации данного положения, поскольку будет необходимо указать на любую возможную комбинацию договорных и фактических аспектов получения и сдачи. Было высказано мнение о том, что конкретизированное подобным образом решение не будет эффективным в контексте проекта конвенции. С учетом этого в рамках Рабочей группы было достигнуто согласие о том, что более общий подход, использованный в нынешнем тексте проекта статьи 12 (1), является

предпочтительным по отношению к конкретному перечислению возможных ситуаций, и данное предложение принято не было.

33. Еще одно предложение о рассмотрении возможности принятия положений о периоде ответственности, содержащихся в статье 4 Гамбургских правил, не обсуждалось Рабочей группой.

Исключение слов "и с учетом пункта 2 статьи 14" в пункте 3

34. Была высказана обеспокоенность относительно взаимодействия формулировки "и с учетом пункта 2 статьи 14" во вводной части пункта 3 и формулировки "и без ущерба для других положений главы 4". В частности, было высказано мнение о том, что использование в проекте конвенции обеих этих формулировок может создать коллизию между двумя положениями, что приведет к непреднамеренным последствиям. С тем чтобы обеспечить запланированное действие проектов статей 12 (3) и 14 (2) и не допустить, чтобы период погрузки или разгрузки согласно проекту статьи 14 (2) не покрывался периодом ответственности перевозчика, как это имеет место в настоящее время в некоторых правовых системах, было предложено исключить формулировку "и с учетом пункта 2 статьи 14" из вводной части статьи 12 (3). Рабочая группа приняла это предложение.

Ссылка на "фактического грузоотправителя" в проекте статьи 12 (2)(a)

35. С учетом принятого Рабочей группой решения об исключении концепции "фактического грузоотправителя" из текста проекта конвенции (см. пункты 21-24 выше) было предложено исключить термин "фактический грузоотправитель" из проекта статьи 12 (2)(a) и заменить его другой формулировкой. Это предложение встретило широкую поддержку в Рабочей группе, причем поддержку также получило предложение о возможной замене термина "фактический грузоотправитель" формулировкой "грузоотправитель по договору или документарный грузоотправитель". В то же время была высказана обеспокоенность в связи с тем, что предложенные альтернативные термины могут обусловить дополнительное усложнение и вызвать трудности в некоторых правовых системах. Дополнительное предложение состояло в том, что вопрос о ссылке на "фактического грузоотправителя" может быть решен путем исключения из текста формулировки "требуют, чтобы фактический грузоотправитель передал груз" и ее замены словами "требуют передачи груза". Это предложение получило поддержку в Рабочей группе.

36. Другой момент, вызвавший обеспокоенность, был связан с возможной необходимостью дальнейшего уточнения этого положения, с тем чтобы определить момент начала периода ответственности, например, в случаях, когда перевозчик получил груз для перевозки, однако от него требуется передать груз каким-либо властям на инспекцию, прежде чем он будет вновь возвращен ему для перевозки. Было высказано мнение о том, что в подобной ситуации может возникнуть неясность относительно момента начала периода ответственности перевозчика. Хотя эта обеспокоенность была встречена с определенным пониманием, общее мнение состояло в том, что необходимости в каком-либо разъяснении не имеется и что внимательное прочтение данного проекта статьи позволит сделать вывод о том, что перевозчик несет ответственность в любой

момент, когда груз находится в его фактическом ведении, но не когда он находится в ведении какого-либо органа.

оговорка "под судовым такелажем"

37. Никаких определенных ответов на вопрос о том, придерживаются ли делегации мнения, что согласно нынешнему тексту проекта конвенции будут по-прежнему признаваться оговорки "под судовым такелажем", получено не было.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 12

38. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 12 и передала его на рассмотрение редакционной группе с учетом следующих изменений:

- замена формулировки "требуют, чтобы фактический грузоотправитель передал груз" в проекте статьи 12 (2)(а) словами "требуют передачи груза"; и
- исключение формулировки "и с учетом пункта 2 статьи 14" во вводной части проекта статьи 12 (3).

Проект статьи 13. Перевозка за рамками договора перевозки

39. Была выражена обеспокоенность относительно ясности текста проекта статьи 13, особенно относительно содержащейся в первом предложении формулировки "и в отношении которой он соответственно не является перевозчиком" и всего второго предложения, а также значения слов "период действия договора перевозки". Хотя определенная поддержка была выражена данному положению в его нынешней редакции, широкую поддержку получила точка зрения о том, что нынешний текст является неясным, и был внесен ряд предложений с целью урегулировать эти моменты, вызвавшие обеспокоенность.

40. Определенная поддержка была выражена предложению о том, чтобы просто исключить из текста проект статьи 13. В поддержку этого мнения было указано, что данное положение может привести к созданию ситуации, когда перевозчик не будет нести ответственности за дополнительную перевозку, что потенциально может нанести ущерб добросовестной третьей стороне-держателю или грузополучателю.

41. Рабочая группа поддержала, однако, сохранение проекта статьи 13, с тем чтобы отразить нынешнюю отраслевую практику, состоящую в том, что перевозчик, по просьбе грузоотправителя по договору, может согласиться выдать грузоотправителю по договору транспортный документ на всю перевозку, независимо от того, что перевозчик от имени грузоотправителя по договору договорился об осуществлении части перевозки другим перевозчиком. В подобных случаях перевозчик не несет обязательств по отношению к грузу применительно к той части перевозки, которая осуществляется другим перевозчиком.

42. В целях сохранения данного положения в тексте Рабочая группа согласилась с предложением о том, что первое предложение проекта статьи 13 может быть уточнено за счет замены формулировки "и в отношении которой он соответственно не является перевозчиком" словами "и в отношении которой он

не принимает на себя обязательство перевезти груз". Кроме того, было решено заменить второе предложение следующим более ясным текстом: "В таком случае периодом ответственности перевозчика является только период, охватываемый договором перевозки". Хотя определенная поддержка была выражена сохранению отраженного в третьем предложении принципа, состоящего в том, что в подобных случаях перевозчик действует от имени грузоотправителя по договору, с тем чтобы обеспечить проявление перевозчиком надлежащей осмотрительности при выборе перевозчика для дополнительного этапа перевозки, Рабочая группа пришла к согласию о том, что добиться улучшения соответствующих формулировок невозможно и что наилучшее решение будет заключаться в том, чтобы просто исключить третье предложение.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 13

43. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 13 и передала его на рассмотрение редакционной группе с учетом следующих изменений:

- формулировку "и в отношении которой он соответственно не является перевозчиком" в первом предложении следует заменить словами "и в отношении которой он не принимает на себя обязательство перевезти груз";
- второе предложение следует заменить следующим текстом: "В таком случае периодам ответственности перевозчика является только период, охватываемый договором перевозки"; и
- третье предложение следует исключить.

Проект статьи 14. Конкретные обязательства

44. Неоднократно высказывалась обеспокоенность в связи с тем, что сфера действия пункта 2 проекта статьи 14 является слишком широкой и в силу этого на грузоотправителя по договору или грузополучателя может быть перенесена ответственность за исполнение обязательств, которые согласно действующим международным документам и внутренним законам о морской перевозке грузов традиционно исполняются перевозчиком. Было отмечено, что этот пункт представляет собой, например, отход от Гаагско-Висбийских правил, согласно которым обязательство по погрузке, обработке, укладке или выгрузке груза лежит исключительно на перевозчике. Было также указано, что в это столь новаторское предложение следует внести исправления, с тем чтобы не допустить возникновения ситуации, когда перевозчики будут в самом обычном порядке отказываться от ответственности за повреждение груза, произошедшее во время осуществления операций, предусмотренных в данном проекте статьи. Было указано, что потенциальный риск злоупотреблений, связанных с подобными договорными положениями, является весьма значительным, поскольку, как показывает опыт, в большинстве случаев ущерб при международных морских перевозках причиняется именно в ходе погрузки или разгрузки. Другой момент, вызвавший обеспокоенность в связи с пунктом 2, был связан с неясностью в вопросе о том, будут ли – и в какой степени будут – затрагивать предусматриваемые им договорные положения период ответственности перевозчика. В целях решения этих проблем широкую поддержку получило предложение об исключении пункта 2.

45. Другой вызвавший беспокойство момент заключался в том, что согласно проекту пункта 2 допускается включение договорных положений, которые могут потребовать разгрузки груза грузополучателем. С тем чтобы защитить грузополучателя, который не является стороной договора перевозки, от последствий действия положений, которые не были с ним согласованы, была выражена поддержка мнению о необходимости исключить ссылку на получателя из пункта 2 данного проекта статьи. Было указано, что в самом крайнем случае в этот проект статьи необходимо включить требование о получении согласия грузополучателя на обязательную силу таких договорных положений.

46. В ответ было отмечено, что пункт 2 данного проекта статьи содержит полезное положение, разъясняющее область правового регулирования, в которой наличествуют значительные расхождения между правовыми системами, таким образом, который должным образом учитывает коммерческую практику. На практике грузоотправители по договору посредством оговорок "свободно от погрузки и выгрузки" или "свободно от погрузки и выгрузки, штипка" (оговорки FIO(S)) часто принимают на себя выполнение некоторых или всех обязательств перевозчика в отношении погрузки, обработки, укладки и выгрузки груза. Было отмечено, что условия FIO(S) наиболее широко используются при нелинейных перевозках, которые выходят за пределы сферы применения проекта конвенции, но что проект конвенции может быть применимым к договору перевозки при нелинейных перевозках в результате действия пункта 2 проекта статьи 6 и проекта статьи 7. Было отмечено, что в некоторых правовых системах условия FIO(S) понимаются как простое распределение ответственности за расходы, понесенные при погрузке и выгрузке груза, в то время как в других правовых системах они рассматриваются как договорное ограничение периода ответственности перевозчика. Кроме того, было отмечено, что пункт 2 не предназначается для создания каких-либо обязательств грузополучателя.

47. Широкая поддержка была выражена мнению о том, что, поскольку Рабочая группа согласилась исключить слова "с учетом пункта 2 статьи 14" из пункта 3 проекта статьи 12 (см. пункт 34 выше), становится недостаточно ясным вопрос о том, что согласно проекту конвенции оговорки FIO(S) не сокращают период ответственности перевозчика за груз. Было разъяснено, что совместное действие этих положений было направлено на разъяснение обязанностей грузоотправителя по договору и перевозчика, согласившихся, что погрузка, штипка и разгрузка груза будут осуществляться грузоотправителем по договору. В этом случае грузоотправитель по договору будет нести ответственность за любые утраты, причиненные неэффективным исполнением им этих обязательств, при том что перевозчик будет сохранять ответственность за другие вопросы, возникающие в ходе погрузки и разгрузки, такие как обязанность проявлять заботливость о грузе, поскольку период ответственности перевозчика будет регулироваться договором перевозки. Кроме того, в подпункте 3 (i) статьи 18 прямо предусматривается, что перевозчик будет освобождаться от ответственности за ущерб, причиненный в ходе погрузки или разгрузки на условиях FIO(S), только в том случае, если перевозчик сам не выполнял эти операции. Было указано, что другой довод в пользу сохранения данного текста состоит в том, что ответственность за погрузку и разгрузку груза, а также ответственность за расходы, понесенные в результате этих операций, представляют собой вопросы, которые стороны могут свободно решать в

договоре купли-продажи, а эту свободу проект конвенции ограничивать не должен.

48. В ходе обсуждения были внесены три предложения, направленные на достижение компромисса между различными точками зрения: i) добавить требование о согласии грузополучателя с договоренностью, упомянутой в пункте 2 проекта статьи 14; ii) исключить слова "или грузополучателя" и iii) пересмотреть последнее предложение пункта 2 проекта статьи 14, уточнив, что речь идет об отдельно заключенном соглашении, не являющемся частью первоначального договора.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 14

49. Невзирая на предложения пересмотреть или исключить пункт 2 проекта статьи 14, Рабочая группа постановила сохранить проект статьи 14 в его нынешнем виде, поскольку предложенные изменения не получили достаточной поддержки. В силу этого Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 14 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 15. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса

50. Было указано, что за счет придания обязательству перевозчика обеспечивать и поддерживать мореходное состояние морского судна непрерывного характера в проекте конвенции сделан важный шаг вперед по сравнению с Гаагско-Висбийскими правилами, согласно которым такое обязательство применимо только к началу рейса. Данный проект статьи получил самую широкую поддержку, поскольку он, как было указано, отражает выраженное Рабочей группой признание того, что современный технологический прогресс требует модернизации принципов ответственности. В то же время было также отмечено, что этот результат вызывал определенные споры и был достигнут только благодаря духу компромисса, проявленному теми, кто первоначально выступал за сохранение касающихся мореходного состояния традиционных норм Гаагско-Висбийских правил.

51. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 15 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 16. Груз, который может стать опасным

52. Этот проект статьи замечаний не вызвал. Рабочая группа одобрила его содержание и передала на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 17. Пожертвование грузом во время морского рейса

53. Предложение восстановить в тексте этого проекта статьи формулировку "или на внутренних водных путях" после слов "в море" достаточной поддержки не получило. Соответственно, Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 17 и передала его на рассмотрение редакционной группе. Одна из делегаций вновь выразила обеспокоенность в отношении проекта статьи 17 и его взаимосвязи с проектом статьи 87.

Глава 5 – Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза или задержку в его сдаче

Проект статьи 18. Основания ответственности

Предложение пересмотреть проект статьи 18

54. Прозвучало несколько выступлений в поддержку мнения о том, что в проект статьи 18 по-прежнему необходимо внести ряд изменений с тем, чтобы обеспечить сохранение справедливой сбалансированности интересов перевозчика и лиц, заинтересованных в грузе. В частности были внесены следующие предложения о пересмотре:

а) пункт 3 (е) проекта статьи 18 следует исключить, поскольку в пункте 2 проекта статьи 18 уже предусматривается достаточная защита для перевозчика, а забастовки, локауты, приостановления или задержки работы не должны приводить к сокращению ответственности перевозчика;

б) пункт 3 (g) проекта статьи 18 следует исключить, поскольку, как было указано, возложение на грузовладельца ответственности за скрытые дефекты груза было бы несправедливым;

с) пункт 5 проекта статьи 18 следует исключить, а пункт 4 следует изменить таким образом, чтобы перевозчик нес ответственность за весь ущерб от потери, повреждения или задержки или его часть, если истец докажет, что соответствующее событие произошло вследствие вины перевозчика или морской исполняющей стороны. Было указано, что такая поправка позволит лучше защитить интересы грузоотправителей по договору и снять с них тяжкое бремя доказывания мореходного состояния судна во всех случаях, когда перевозчик ссылается на одно из возражений, упомянутых в пункте 3 данного проекта статьи.

55. Хотя не все из вышеизложенных предложений получили поддержку на равном уровне, с определенным пониманием было встречено предложение об улучшении данного проекта статьи с целью обеспечения большей сбалансированности интересов, особенно в том, что касается бремени доказывания, возлагаемого на заинтересованных в грузе истцов, у которых, как было указано, практически не имеется средств для доказывания немореходного состояния судна. Вместо этого, как было отмечено, следует установить такой порядок, при котором перевозчик будет обязан доказать, что он выполнил положения проекта статьи 15.

56. Рабочая группа приняла эти мнения к сведению, однако не сочла, что достигнут достаточный консенсус для возобновления обсуждения по проекту статьи 18. Согласно широко поддержанному мнению, проект статьи 18 является одной из наиболее важных статей проекта конвенции, влекущий за собой существенные практические последствия. В ответ на вышеупомянутое предложение пересмотреть проект статьи 18 Рабочая группа напомнила о том, что этот проект статьи представляет собой хорошо сбалансированный компромисс, достигнуть которого Рабочая группа смогла с помощью серьезного обсуждения в ходе ее предыдущих сессий. Кроме того, была выражена обеспокоенность в связи с тем, что исключение подпунктов 3 (е) и (g) приведет к значительному увеличению ответственности перевозчика, причем в ряде случаев

даже до уровня абсолютной ответственности. Было также отмечено, что при пересмотре текста, который был в полном объеме обсужден и одобрен Рабочей группой, необходимо проявлять осторожность, особенно по той причине, что проект статьи 18 является центральным элементом общего пакета прав и обязательств.

57. Было отмечено, что термин "грузополучатель" в подпункте 3 (h) проекта статьи 18 следует исключить, поскольку необходимость в этой ссылке отсутствует.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 18

58. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 18 с учетом исключения слова "грузополучатель" в подпункте 3 (h) и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 19. Ответственность перевозчика за других лиц

59. Рабочая группа напомнила о том, что на своей девятнадцатой сессии она, в частности, согласилась рассмотреть режим "агентов" согласно проекту конвенции, поскольку они включены в определение "исполняющей стороны" (см. A/CN.9/621, пункты 141, 150 и 153). Затем Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 19 с учетом исключения слов "или агентов" из подпункта (c) и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 20. Ответственность морских исполняющих сторон

60. В связи с пунктом 4 проекта статьи 20 был задан вопрос о том, будет ли возлагаться ответственность на "капитана или экипаж судна". Рабочая группа напомнила, что определение "морской исполняющей стороны", ранее содержащееся в проекте конвенции, включало служащих и что пункт 4 проекта статьи 20 был подготовлен с целью освободить служащих от ответственности. Было указано, что если проект конвенции преследует цель индивидуально освободить капитанов или членов экипажа от ответственности, как это может подразумеваться подпунктом (b) проекта статьи 19, то в пункте 4 проекта статьи 20 следует предусмотреть соответствующее отдельное исключение для этих сторон. После обсуждения Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 20 с учетом включения ссылки на "капитана или экипаж судна" в пункт 4 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Пункты 6, 7 и 25 проекта статьи 1

61. Применительно к терминам "исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона", использованным в проекте статьи 20, Рабочая группа одобрила содержание определений, приведенных, соответственно, в пунктах 6 и 7 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе.

62. Применительно к термину "ship" ("морское судно"), использованному в проекте статьи 20, было высказано мнение о том, что его следует заменить термином "seagoing vessel" [("любое судно, предназначенное для использования для морской перевозки грузов)], с тем чтобы провести различие с судами, используемыми на внутренних водных путях, и что слово "судно" в пункте 2 проекта статьи 5 следует заменить словами "морское судно". В ответ было

указано, что это может вызвать трудности, поскольку суда, предназначенные для плавания по внутренним водным путям, могут также использоваться на море. После обсуждения Рабочая группа одобрила содержание определения, приведенного в пункте 25 проекта статьи 1, и приняла решение о том, что редакционной группе следует изучить вышеупомянутые вопросы для обеспечения того, чтобы слова "судно" и "морское судно" применялись последовательно и чтобы соответствующие термины также использовались в текстах на различных языках.

Проект статьи 21. Солидарная и совместная ответственность

63. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 21 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 22. Задержка в сдаче груза

Предложение о пересмотре вопроса о задержке в сдаче груза

64. Рабочей группе было вновь напомнено о том, что в последний раз она рассматривала вопрос об ответственности за задержку в сдаче груза на своей девятнадцатой сессии (см. A/CN.9/621, пункты 177-184). В то время был представлен и рассмотрен, в том числе с учетом предыдущих обсуждений в Рабочей группе вопроса об ответственности за задержку в сдаче груза (см. A/CN.9/616, пункты 101-113), ряд предложений с целью прийти к согласию в отношении трактовки задержки в сдаче груза в проекте конвенции (см. A/CN.9/621, пункт 180). Компромисс, согласованный Рабочей группой в результате этих обсуждений на ее девятнадцатой сессии, нашел свое отражение в тексте проекта конвенции в проектах статей 22 и 63 и в исключении упоминания в этом проекте об ответственности грузоотправителя по договору за задержку в сдаче груза. Вместе с тем было высказано мнение, что этот компромисс был достигнут поспешно, что, по всей видимости, не существует общего понимания его последствий и что он может привести к нежелательным результатам, когда от перевозчика будет требоваться согласиться на ответственность за задержку в сдаче груза на основании формулировки проекта статьи 22, гласящей, что задержка в сдаче груза имеет место, когда груз не сдан до истечения срока, предусмотренного в договоре перевозки. Поскольку правовой режим в ряде государств уже предусматривает императивный характер ответственности за задержку со стороны перевозчика, будь то на основании Гамбургских правил или в силу национального законодательства, было высказано мнение, что поддержка установленного в проекте конвенции режима, не предусматривающего императивного характера ответственности за задержку со стороны перевозчика, поставит эти государства в политически несостоятельные условия. Кроме того, было высказано мнение, что в тех случаях, когда проект статьи 27 допускает использование режимов для отдельных видов перевозок, которые предусматривают императивный характер ответственности перевозчика за задержку, как, например, установленных в Конвенции о договоре о международной дорожной перевозке грузов 1956 года (КДПГ) или в Унифицированных правилах, касающихся договора о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом, Добавлении к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом с поправками по Протоколу об изменении 1999 года (КМЖП/МГК), будет

нелогично применять такие императивные положения об ответственности только к определенным этапам перевозки. В связи с этим и поскольку прошлый опыт показал, что достичь консенсуса по поводу трактовки вопроса о задержке в проекте конвенции не удастся, было предложено в качестве наилучшего варианта просто исключить из проекта конвенции проекты статей 22 и 63, а также все другие ссылки на задержку и решать этот вопрос исключительно на основании применимого права. Высказанные соображения встретили некоторое понимание, и это предложение получило определенную поддержку.

65. Вместе с тем Рабочая группа пришла к общему мнению, что после продолжительных и многочисленных обсуждений на предыдущих сессиях вопроса о регулировании в проекте конвенции задержки в сдаче груза, достигнутый компромисс, как он отражен в тексте, является действительным и обеспечивает часть тонкого равновесия прав и обязанностей во всем тексте в целом. Рабочая группа не поддержала предложение об исключении статей 22 и 63, а также всех других ссылок на задержку, равно как и предложение о возможности применения подхода "разумности" к сроку сдачи груза, который был исключен в соответствии с достигнутым на девятнадцатой сессии компромиссом, о чем говорится в сноске 49 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.101.

66. Определенная обеспокоенность в Рабочей группе была высказана по поводу толкования проекта статьи 22. В конкретном плане, как представляется, сложилось некоторое непонимание вопроса о том, прямое ли или косвенное согласие в отношении срока сдачи груза требуется для применения этого положения. Вместе с тем было отмечено, что в рамках компромисса, достигнутого на девятнадцатой сессии Рабочей группы, требование о "прямом" согласии было исключено (см. A/CN.9/616, пункт 184) и что опять-таки в рамках этого компромисса из проекта статьи 63 было также исключено выражение "если только не согласовано иное" применительно к ограничению суммы возмещения за потерю или повреждение в результате задержки (см. A/CN.9/616, пункты 180(b) и 184). Ряд делегаций согласились с мнением, что проект статьи 18 устанавливает общую ответственность перевозчика за задержку, что согласно проекту статьи 82 эта ответственность не может исключаться, что срок сдачи не является обязательным элементом условий договора, что согласие перевозчика сдать груз к определенному сроку может определяться на основании обмена сообщениями между сторонами, в том числе на основании общедоступного расписания перевозчика о прибытиях и отправлениях, и что проект статьи 22 только определяет, когда задержка в сдаче груза имеет место. Рабочая группа не высказалась окончательно в пользу этого или любого другого толкования проекта положений о задержке в сдаче груза.

Выводы Рабочей группы в отношении проекта статьи 22

67. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 22 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 23. Исчисления возмещения

68. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 23 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 24. Уведомление о потере, повреждении или задержке

Пункт 4

69. Хотя Рабочая группа пришла к общему мнению, что проект статьи 24 является приемлемым, был затронут редакционный вопрос в отношении ссылки в пункте 4 на "статьи 22 и 63". Было отмечено, что возмещение за потерю в результате задержки подлежит уплате фактически не в соответствии с этими положениями, а в соответствии с проектом статьи 18 и что ссылка на проекты статей 22 и 63 может создавать двусмысленность. Рабочая группа согласилась с мнением о необходимости соответствующего уточнения пункта 4, и предложение о простом исключении ссылок на статьи 22 и 63 получило значительную поддержку. Вместе с тем было указано, что при переформулировании остальной части пункта следует проявлять осторожность и предусмотреть не требование о том, чтобы уведомление содержало конкретную сумму заявляемого ущерба, которую трудно определить в количественном выражении, а просто направление уведомления о том, что ущерб, обусловленный задержкой, имел место. Хотя точная формулировка не была согласована, Рабочая группа решила, что редакционной группе следует рассмотреть следующий текст пункта 4: "Никакое возмещение [по причине] [вследствие] [в результате] задержки не подлежит уплате, если уведомление об ущербе, обусловленном задержкой, не было направлено перевозчику в течение двадцати одного календарного дня после сдачи груза".

Название проекта статьи 24

70. Было отмечено, что редакционной группе следует рассмотреть вопрос о приемлемости названия проекта статьи 24, принимая во внимание достигнутое в Рабочей группе согласие о том, что уведомление должно касаться ущерба, обусловленного задержкой, а не самой задержки. Это предложение получило определенную поддержку.

Выводы Рабочей группы в отношении проекта статьи 24

71. С учетом нижеследующих поправок Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 24 и передала его на рассмотрение редакционной группе:

- название проекта положения следует рассмотреть с целью его корректировки таким образом, чтобы уведомление касалось ущерба, а не задержки; и
- текст пункта 4 следует изменить в соответствии с формулировкой, приведенной в последнем предложении пункта 69 выше.

Глава 6 – Дополнительные положения, касающиеся конкретных стадий перевозки

Проект статьи 25. Отклонение от курса во время морской перевозки

72. Было высказано мнение, что название этого положения будет лучше отражать его месторасположение в главе 6, если из него исключить выражение "во время морской перевозки". С учетом этой поправки Рабочая группа одобрила

содержание проекта статьи 25 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 26. Палубный груз на морских судах

Предложение о расширении определения термина "контейнеры"

73. Внимание Рабочей группы было обращено на внесенное предложение относительно улучшения определения термина "контейнер", содержащегося в настоящее время в проекте статьи 1(26) (см. A/CN.9/WG.III/WP.102); было указано, что было бы логичным обсудить это предложение в связи со статьей 26. Было разъяснено, что это предложение направлено на уточнение определения термина "контейнер" в проекте конвенции за счет добавления в него понятия "грузовое автотранспортное средство" и что это изменение будет иметь последствия в первую очередь для проектов статей 26 (1) и (2) и 62 (3). Было отмечено, что грузовые автотранспортные средства, причем в большом количестве, часто перевозятся морем обычно на специализированных судах для перевозки трейлеров, предназначенных для перевозки таких средств и контейнеров как на палубе, так и под ней. Было разъяснено, что согласно нынешнему тексту проекта конвенции режим, распространяющийся на грузовые автотранспортные средства, устанавливается в проекте статьи 26 (1) (с) и они не объединяются с контейнерами, охватываемыми проектом статьи 26 (1) (b); в результате этого перевозчик может и не нести ответственности за повреждение груза на грузовых автотранспортных средствах в результате существования особого риска, связанного с их перевозкой на палубе, что частично охватывается предусмотренной в пункте (с) категорией. Было высказано мнение, что вместо этого грузовые автотранспортные средства следует рассматривать таким же образом, что и контейнеры, с тем чтобы к ним применялись обычные правила ответственности независимо от того, перевозятся ли они на палубе или в трюме.

74. В порядке разъяснения было указано, что корректировка определения термина "контейнер" таким образом, чтобы включить в него грузовые автотранспортные средства, позволит снять возможность рассмотрения грузового автотранспортного средства в качестве отдельной единицы согласно проекту статьи 62 (3), притом что, как и в случае контейнеров, каждое место груза в грузовом автотранспортном средстве будет учитываться для целей ограничения ответственности на одно место. Было отмечено, что эта проблема была конкретно поднята Международным союзом автомобильного транспорта (MCAT) (см. A/CN.9/WG.III/WP.90) как вызывающая особую обеспокоенность. Кроме того, было высказано предположение о том, что предлагаемая корректировка определения термина "контейнер" может обладать дополнительным преимуществом, заключающимся в установлении равного режима для контейнеров и грузовых автотранспортных средств.

75. Было внесено дополнительное предложение расширить определение термина "контейнер" не только на "грузовые автотранспортные средства", но и на "железнодорожные вагоны". Хотя и было отмечено, что железнодорожные вагоны перевозятся на палубе редко, было высказано мнение о том, что включение этого термина в определение понятия "контейнер" может иметь ряд положительных сторон, например, в том, что касается обязательства грузоотправителя по договору надлежащим образом и тщательно укладывать, увязывать и закреплять содержимое контейнеров согласно проекту статьи 28.

76. Широкая поддержка была выражена обоим этим предложениям, поскольку они обладают рядом практических преимуществ, отражают нынешнюю практику и являются особенно обоснованными с точки зрения соответствующего сектора. Было отмечено, что эти предложения не обуславливают каких-либо изменений в положении проекта конвенции, регулирующем вопросы коллизии конвенций, в частности, не создается каких-либо коллизий с КДПГ. Далее было отмечено, что если эти предложения будут приняты, то редакционная группа должна рассмотреть весь текст проекта конвенции на предмет использования терминов "контейнер" и "трейлер".

77. В то же время в ряде выступлений прозвучала обеспокоенность относительно расширения определения термина "контейнер". Было указано, что с точки зрения перевозчиков расширение этого определения может привести к увеличению уровня ответственности перевозчика, что нарушит сбалансированность, создаваемую в настоящее время проектом конвенции.

78. С точки зрения грузоотправителей по договору была выражена обеспокоенность тем, что расширение определения термина "контейнер" может повлечь за собой нежелательные последствия для проекта статьи 62, касающегося ограничения ответственности, особенно применительно к морской перевозке грузовых автотранспортных средств. Например, если в коносамент не будет включено перечисление груза в таком транспортном средстве, то это средство и его содержимое будут рассматриваться как одно место груза и, таким образом, все владельцы груза грузовика утратят право ссылаться на ограничение в расчете на место груза. Эта опасность также вызывает обеспокоенность у дорожных грузовых перевозчиков. Было отмечено, что КДПГ устанавливает более высокий уровень ограничения ответственности в расчете на вес груза, чем это в настоящее время предусматривается в проекте конвенции. Таким образом, в случае утраты или повреждения груза во время морского рейса, когда груз погружен на грузовой автомобиль, дорожный перевозчик может нести ответственность за выплату компенсации владельцам груза в сумме, превышающей ту, которую он сможет получить от морского перевозчика. Другой вызвавший обеспокоенность момент был связан с возможными последствиями, которые включение грузовых автотранспортных средств в определение термина "контейнер" может повлечь с точки зрения утраты или повреждения грузового автотранспортного средства, перевозимого морем в незагруженном состоянии. По этим причинам было высказано мнение о том, что вместо внесения изменений в определение термина "контейнер" было бы предпочтительно использовать постатейный подход и включить слова "грузовые автотранспортные средства" и "железнодорожные вагоны" в тех случаях, когда это требуется контекстом.

79. В ответ на высказанную обеспокоенность было указано, что с тем, чтобы воспользоваться ограничениями в расчете на место груза, грузы на "грузовых автотранспортных средствах" потребуются конкретно перечислять, что уже делается на практике, особенно применительно к КДПГ. Что касается повреждения самого транспортного средства, то было указано, что согласно определению термина "груз", содержащемуся в пункте 24 проекта статьи 1, этот вопрос уже решается, поскольку предусмотренное определение охватывает контейнеры, которые предоставляются незагруженными. Кроме того, было отмечено, что с практической точки зрения изменение определения термина

"контейнер" обладает тем преимуществом, что оно позволяет избежать необходимости включения формулировок "грузовые автотранспортные средства" и "железнодорожные вагоны" каждый раз, когда используется термин "контейнер" (проекты статей 1 (25), 1 (26), 15 (с), 18 (5)(а), 26 (1)(b), 28 (3), 42 (3), 42 (4), 42 (4)(а)(i), 42 (4)(b)(i), 42 (4)(b)(ii), 43 (с)(ii), 51 (2)(b), 62 (3)).

80. С учетом моментов, вызвавших обеспокоенность, а также принимая во внимание взаимосвязь между некоторыми приведенными доводами и содержанием понятия "место", использованным в пункте 3 проекта статьи 62, Рабочая группа согласилась отложить обсуждение данного вопроса до завершения рассмотрения этого положения.

Пригодность для перевозки на палубе

81. Было указано, что независимо от включения в определение термина "контейнер" в проекте конвенции понятий "грузовые автотранспортные средства" и "железнодорожные вагоны", эти транспортные средства в любом случае должны быть пригодными для перевозки на палубе и что этот момент должен быть отражен в пункте 1 (b) проекта статьи 26. В рамках Рабочей группы было выражено общее согласие с тем, что перевозчику должно разрешаться перевозить грузовые автотранспортные средства и железнодорожные вагоны на палубе только в том случае, когда они пригодны для такой перевозки, и что судовая палуба должна быть специально приспособлена для перевозки таких транспортных средств.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 26

82. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 26 с учетом включения ссылки на "грузовые автотранспортные средства" и "железнодорожные вагоны" в подпункт 1 (b). Рабочая группа согласилась вернуться к предложенному изменению определения термина "контейнер" после завершения рассмотрения пункта 3 статьи 62.

Проект статьи 27. Перевозка до или после морской перевозки

83. Определенная обеспокоенность была высказана в связи с тем, что в проекте статьи 27 не предусматривается положения о возможности делать соответствующее заявление, в силу которого договаривающееся государство могло бы заявить, что оно будет применять императивные положения своего внутреннего права в по сути тех же обстоятельствах, при которых договаривающееся государство может применить какой-либо международный документ в соответствии с пунктом 1 проекта статьи 27. В ответ Рабочей группе было напомнено, что просьба о включении подобного проекта статьи была сформулирована на ее девятнадцатой сессии (см. A/CN.9/621, пункты 125-126) и что на ее двадцатой сессии в качестве части временного решения, принятого в ожидании дальнейшего рассмотрения компромиссного предложения об уровне ограничения ответственности перевозчика, было постановлено отменить принятое по этой просьбе решение (см. A/CN.9/642, пункты 163 и 166), что и явилось причиной отсутствия подобного положения в тексте, находящемся на рассмотрении Рабочей группы.

84. Был задан вопрос о том, является ли намеренным использование в проектах статей 27 и 85 различных терминов: "международные документы" и "международные конвенции". Было разъяснено, что это различие было проведено намерено, поскольку в данном контексте не все соответствующие международные документы рассматриваются как международные конвенции, например, положение, принятое региональной организацией экономической интеграции.

85. Применительно к пункту 3 проекта статьи 27 было высказано мнение о том, что его следует полностью исключить с учетом принятого на восемнадцатой сессии Рабочей группы решения избрать в отношении пределов ответственности подход, использованный в варианте В (см. A/CN.9/621, пункт 191). Рабочей группе было напомнено о том, что проект пункта 3 был добавлен в целях обеспечения большей ясности относительно применимости конвенций, регулирующих наземные перевозки, в случаях, когда единственный подход, предусматриваемый в подпункте 1 (а) текста, представляет собой коллизионный подход, использованный в варианте А. Было указано, что поскольку в данном проекте статьи в настоящее время отражен иной подход, а именно подход "гипотетического договора", проект пункта 3 стал излишним и может даже воспрепятствовать действию подпункта 1 (а).

86. В ответ прозвучал ряд выступлений в поддержку сохранения пункта 3, являющегося частью компромисса, достигнутого в результате напряженных обсуждений. Рабочей группе было предложено до принятия окончательного решения по этому вопросу тщательно изучить возможные последствия исключения проекта пункта 3, особенно в связи с пунктом 2 проекта статьи 62.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 27

87. После обсуждения Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 27 и передала его на рассмотрение редакционной группе. Рабочая группа согласилась отложить принятие решения по пункту 3 проекта статьи 27 до проведения дальнейшего изучения касающихся пределов ответственности вопросов в пункте 2 проекта статьи 62 (см. пункт 204 ниже).

Глава 7 – Обязательства грузоотправителя по договору перед перевозчиком

Проект статьи 28. Сдача груза к перевозке

88. Как это отмечено в сносках 62 и 101 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.101, обязательство относительно надлежащей и тщательной разгрузки груза было исключено из пункта 2 проекта статьи 28 и перенесено в пункт 2 проекта статьи 45 в главу, посвященную сдаче груза, поскольку, как было сочтено, обязательство разгрузить груз в соответствии с соглашением, заключенным согласно проекту статьи 14 (2), будет обычно исполняться грузополучателем и не является обязательством грузоотправителя по договору. В то же время была высказана обеспокоенность в связи с возможным пробелом в проекте конвенции в том, что касается обязательства разгрузить груз, поскольку согласно проекту статьи 45 на грузоотправителя в соответствии с проектом конвенции возлагаются обязательства только в том случае, если он осуществляет свои права

согласно договору перевозки. Было сочтено, что если обязательство разгрузить груз более не будет относиться к числу обязательств грузоотправителя по договору и если грузополучатель не будет осуществлять каких-либо прав согласно договору перевозки, то исполнение этого обязательства не может быть потребовано ни от какой из сторон. С учетом этого были внесены два предложения: а) восстановить слово "разгрузка" в тексте пункта 2 проекта статьи 28; или б) заменить формулировку "производит погрузку, обработку или укладку груза" формулировкой "исполняет свои обязательства согласно этому соглашению".

89. Была также высказана и противоположная точка зрения об отсутствии пробела в том, что касается обязательства разгрузить груз. Хотя такое обязательство может быть возложено на грузополучателя в силу соглашения, заключенного согласно проекту статьи 14 (2), традиционно разгрузка груза не входит в число обязательств грузоотправителя по договору. Далее было указано, что единственной ситуацией, когда обязательство разгрузить груз будет лежать на грузоотправителе по договору, является случай продажи на условиях ФОБ, когда грузоотправитель по договору будет одновременно являться и грузополучателем. Таким образом, обязательство разгрузить груз в любом случае не следует рассматривать в проекте статьи 28.

90. В то же время было признано, что разночтение между обязательствами, перечисленными в проекте статьи 14 (2), и теми, которые перечислены в проекте статьи 28 (2), может привести к неясности, и для снятия этой обеспокоенности Рабочая группа согласилась с предложением заменить слова "производит погрузку, обработку или укладку груза" формулировкой примерно следующего содержания: "исполняет свои обязательства согласно этому соглашению".

91. Кроме того, в рамках Рабочей группы была выражена поддержка мнению о том, что ясность проекта статьи 28 (2) может быть повышена за счет исключения слова "стороны" и восстановления в тексте формулировки "перевозчик и грузоотправитель по договору". Кроме того, была высказана точка зрения о том, что в интересах обеспечения последовательности подобное изменение потребует внести и в положение, содержащееся в проекте статьи 14 (2). Рабочая группа поддержала эти предложения и выразила согласие с тем, что дополнительное обсуждение по вопросу о том, что может вызвать к жизни обязательство грузополучателя разгрузить груз, может быть проведено при рассмотрении проекта статьи 45.

92. Далее внимание Рабочей группы было обращено на то, что в проекте статьи 28 содержится формулировка "контейнер или трейлер", что может потребовать внесения изменений в зависимости от решения, принятого Рабочей группой по вопросу о том, включить ли формулировку "железнодорожные вагоны и грузовые автотранспортные средства" в определение термина "контейнер" в проекте статьи 1 (26) или же внести необходимые изменения в основные положения проекта конвенции (см. пункты 73-80 выше).

93. С учетом внесения вышеупомянутых изменений Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 28 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 29. Сотрудничество грузоотправителя по договору и перевозчика в предоставлении информации и инструкций

94. Было отмечено, что содержащаяся во вступительной части проекта статьи 29 ссылка на "статью 31" является неточной и ее следует заменить на ссылку на "статью 30". После дальнейшего обсуждения было высказано мнение, что вся вступительная часть проекта статьи "Без ущерба для обязательств грузоотправителя по договору, установленных в статье 31" является излишней и может быть исключена. Это предложение получило в Рабочей группе значительную поддержку.

95. С учетом исключения вступительной части Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 29 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов

96. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 30 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком

97. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 31 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 32. Информация для формулирования договорных условий

98. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 32 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Пункт 23 проекта статьи 1

99. В отношении используемого в проекте статьи 32 термина "договорные условия" Рабочая группа одобрила содержание определения этого термина, которое приводится в пункте 23 проекта статьи 1, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 33. Специальные правила об опасном грузе

100. Было отмечено, что в пункте (а) проекта статьи 33 используется термин "фактический грузоотправитель" и что Рабочая группа решила исключить все ссылки на фактического грузоотправителя (см. пункты 21-24 выше). Было предложено изменить проект положения, исключив выражение "до сдачи груза фактическим грузоотправителем" и заменив его следующим выражением: "до сдачи груза". Рабочая группа согласилась с таким общим подходом.

101. С учетом такого изменения текста для исключения ссылки на "фактического грузоотправителя" Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 33 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору документарным грузоотправителем

102. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 34 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Пункт 9 проекта статьи 1

103. В отношении используемого в проекте статьи 34 термина "документарный грузоотправитель" Рабочая группа одобрила содержание определения этого термина, который приводится в пункте 9 проекта статьи 1, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 35. Ответственность грузоотправителя по договору за других лиц

104. Было отмечено, что в проекте статьи 35 используется термин "фактический грузоотправитель" и что Рабочая группа решила исключить все ссылки на фактического грузоотправителя (см. пункты 21-24 выше). Рабочая группа решила, что выражение "фактического грузоотправителя или" следует исключить.

105. В Рабочей группе была высказана определенная обеспокоенность в отношении ясности текста, поскольку выражение "как если бы такие действия или бездействие являлись его собственными действиями или бездействием" было исключено как излишнее, как это отмечается в сноске 76 в документе ACN.9/WG.III/WP.101. Было выражено мнение, что текст является неясным в отношении того, идет ли речь об ответственности, основанной на наличии вины, или об объективной ответственности, и в отношении того, с чьей стороны эта ответственность должна рассматриваться. В ответ было отмечено, что это положение просто устанавливает общий принцип субсидиарной ответственности, предусматривающий ответственность грузоотправителя за действия его служащих, агентов, субподрядчиков и других соответствующих лиц, и что стандарт ответственности будет зависеть от конкретного обязательства, нарушенного согласно условиям проекта конвенции. Кроме того, было отмечено, что повторное включение такого предложенного выражения может быть весьма проблематичным, поскольку это может вызвать вопросы в отношении установления вины грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 31 и поскольку аналогичное регулирование придется предусмотреть в проекте статьи 19 в отношении ответственности перевозчика за других лиц, что создаст значительные трудности по всему тексту. После обсуждения Рабочая группа решила, что это положение является достаточно ясным, особенно с учетом сформулированного в нем хорошо известного принципа.

106. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 35 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору

107. Было выражено мнение, что проект статьи 36 является излишним и что его следует исключить, поскольку, как представляется, положение об ответственности в пункте (а) было раскрыто в других статьях проекта

конвенции, а положение о фрахте в пункте (b) является неуместным в контексте проекта конвенции. Несмотря на поддержку этого мнения в отношении пункта (b) и остального вопроса в отношении основной мотивировки данного положения, Рабочая группа не отступила от существующего консенсуса и решила сохранить это положение.

108. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 36 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 8 – Транспортные документы и транспортные электронные записи

Проект статьи 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

109. Было отмечено, что в пункте (a) проекта статьи 37 используется термин "фактический грузоотправитель" и что текст этого положения следует изменить в соответствии с решением Рабочей группы об исключении всех ссылок на фактического грузоотправителя (см. пункты 21-24 выше). С целью внесения соответствующих изменений было предложено исключить вводную часть проекта статьи 37 и весь пункт (a). В этой связи, однако, было отмечено, что, хотя пункт (a) исключить можно, содержание вводной части текста следует сохранить для учета ситуации в некоторых отраслях, в которых транспортный документ или транспортная электронная запись не выдаются.

110. Рабочая группа решила исключить пункт (a) и просить редакционную группу внести необходимые соответствующие изменения в остальную часть текста. Внимание Рабочей группы было также обращено на то, что простое исключение пункта (a) может быть не достаточным для выполнения решения об исключении из текста понятия фактического грузоотправителя и что, возможно, потребуются также рассмотреть вопрос о необходимости внесения в весь текст соответствующих изменений.

111. С учетом исключения пункта (a), содержащего ссылку на "фактического грузоотправителя", и внесения в текст других необходимых изменений, связанных с этим исключением, Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 37 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

112. Завершив обсуждение проекта статьи 37 по существу, Рабочая группа перешла к рассмотрению ряда связанных с этой статьей определений.

Определение термина "транспортный документ" (пункт 15 проекта статьи 1)

113. Было указано, что с учетом исключения пункта (a) проекта статьи 37 (см. пункты 109-110 выше), а также решения Рабочей группы исключить все ссылки на фактического грузоотправителя (см. пункты 21-24 выше) потребуется также внести ряд изменений в определение термина "транспортный документ" в пункте 15 проекта статьи 1.

114. Было предложено заменить союз "или" между пунктами (a) и (b) проекта статьи 1(15) союзом "и", с тем чтобы отразить достигнутое в Рабочей группе согласие о том, что простая квитанция не будет считаться транспортным

документом для целей проекта конвенции. В силу этого Рабочая группа выразила согласие с тем, что два условия, установленные в пункте 15 проекта статьи 1 должны соблюдаться совместно, а не по отдельности. Рабочая группа выразила уверенность в том, что это изменение определения термина "транспортный документ" не повлечет за собой неблагоприятных последствий для других положений проекта конвенции, за исключением необходимости незначительной редакционной доработки пункта (а) проекта статьи 43.

115. С учетом этих изменений Рабочая группа одобрила содержание пункта 15 проекта статьи 1 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Изменения в проекте статьи 6(2)(b), обусловленные ранее принятыми решениями

116. В свете исключения из проекта конвенции концепции "фактического грузоотправителя" и изменений, внесенных в определение термина "транспортный документ", было предложено внести дополнительные обусловленные этими решениями изменения, исключив текст пункта 2(b) проекта статьи 6 и заменив его формулировкой "транспортный документ или транспортная электронная запись выданы".

117. Рабочая группа согласилась внести соответствующее изменение в пункт 2(b) проекта статьи 6 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Определение термина "оборотный транспортный документ" (пункт 16 проекта статьи 1)

118. Применительно к термину "оборотный транспортный документ", использованному в проекте статьи 37, было предложено заменить слова "приказу грузополучателя" словами "приказу указанного/поименованного лица", поскольку грузополучатель будет являться индоссатором ордерного коносамента и важную роль будет играть указание индоссанта, особенно в случаях, когда грузополучателем является банк. Кроме того, было отмечено, что это изменение не затрагивает вопросов существа и позволит устранить предполагаемое несоответствие между пунктами 12 и 16 проекта статьи 1.

119. В ответ было указано, что это предложение связано с использованием нового термина "указанное/поименованное лицо", которому в свою очередь потребуется дать определение, что может вызвать несоответствие с определением термина "держатель" в пункте 11 проекта статьи 1. Было также указано, что этот новый термин вызовет увеличение неопределенности и что его включение не будет отвечать интересам банков, финансирующих внешнеторговые контракты. Согласно нынешней практике в транспортных документах обычно имеется незаполненная графа для включения наименования "грузополучателя", и, таким образом, у банков уже имеется возможность защитить свои права, удостоверившись, что именно они указаны в транспортном документе в качестве грузополучателей. В проекте конвенции не только учитывается эта практика, но и создаются возможности для дополнительной защиты банков, которые могут не стремиться быть поименованными в качестве грузополучателей из-за обеспокоенности возможной ответственностью или бременем обязанностей в отношении груза, за счет того, что в проекте статьи 45

предусматривается, что грузополучатель обязан принять сдачу груза только в том случае, если он осуществил свои права согласно договору перевозки.

120. В ответ на вопрос о том, какой закон имеется в виду в формулировке "право, применимое к таким документам" в пункте 16 проекта статьи 1, было отмечено, что в проекте конвенции не предпринимается попыток определить, какой закон должен регулировать соответствующий инструмент, поскольку на этот вопрос внутренние системы частного международного права дают противоречивые ответы. Было также указано, что в любом случае содержание ссылки на применимое право ограничено вопросом о том, какие термины могут юридически считаться эквивалентными таким словам, как "приказу" или "оборотный".

121. Рабочая группа согласилась сохранить определение, приведенное в пункте 16 проекта статьи 1, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Определение термина "необоротный транспортный документ" (пункт 17 проекта статьи 1)

122. Рабочая группа одобрила содержание определения, приведенного в пункте 17 проекта статьи 1, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Определение термина "электронное сообщение" (пункт 18 проекта статьи 1)

123. В ответ на вопрос о том, чем обоснованы различия между определением термина "электронное сообщение" в пункте 18 проекта статьи 1 и определением, предусмотренным в Конвенции Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах (КЭС), было указано, что включенное в проект конвенции определение объединяет элементы определения терминов "электронное сообщение" и "сообщение данных", содержащихся в КЭС, с критериями функциональной эквивалентности электронных сообщений, установленными в КЭС.

124. Рабочая группа одобрила содержание определения, приведенного в пункте 18 проекта статьи 1, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Определение термина "транспортная электронная запись" (пункт 19 проекта статьи 1)

125. Рабочая группа одобрила содержание определения термина "транспортная электронная запись" с учетом внесения необходимых изменений для приведения его в соответствие с пересмотренным вариантом определения термина "транспортный документ" (см. пункты 113-114 выше) и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Определение термина "оборотная транспортная электронная запись" (пункт 20 проекта статьи 1)

126. Применительно к термину "оборотная транспортная электронная запись", использованному в проекте статьи 37, Рабочая группа приняла к сведению обеспокоенность, высказанную в отношении пункта 16 проекта статьи 1

(см. пункты 118-120 выше). Тем не менее Рабочая группа одобрила содержание определения, приведенного в пункте 20 проекта статьи 1, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Определение термина "необоротная транспортная электронная запись"
(пункт 21 проекта статьи 1)

127. Применительно к термину "необоротная транспортная электронная запись", использованному в проекте статьи 37, Рабочая группа одобрила содержание определения, приведенного в пункте 21 проекта статьи 1, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Определение терминов "выдача" и "передача" оборотных транспортных электронных записей (пункт 22 проекта статьи 1)

128. Применительно к пункту 22 проекта статьи 1 был задан вопрос о том, действительно ли он содержит определения терминов "выдача" и "передача" и не затрагивает ли он вопрос существа. Далее было указано на неясность этого положения, поскольку, хотя передача исключительного контроля и является возможной, таковой не является его "выдача".

129. В связи с этим определением были внесены следующие предложения: i) полностью исключить из определения слово "выдача"; и ii) упомянуть о "создании" исключительного контроля. Было также высказано мнение о том, что пункт 22 проекта статьи 1 следует перенести в какую-либо другую главу проекта конвенции, поскольку он затрагивает вопрос существа. Предлагалось перенести пункт 22 в проект статьи 8 или 9 или же включить его в главу 3 в качестве отдельной статьи.

130. Рабочая группа выразила согласие с мнением о том, что концепции, упомянутые в пункте 22 проекта статьи 1, будут более легкими для понимания, если будут приведены отдельные определения понятий "выдача" и "передача" оборотной транспортной электронной записи и если в определении термина "выдача" оборотной транспортной электронной записи будет говориться о требовании о том, что такая запись должна быть создана в соответствии с процедурами, обеспечивающими исключительный контроль над этой электронной записью в течение всего времени ее существования. Рабочая группа передала пункт 22 проекта статьи 1 на рассмотрение редакционной группе с просьбой выработать с этой целью надлежащую формулировку.

Проект статьи 38. Договорные условия

131. Проект статьи 38 не вызвал каких-либо комментариев. Рабочая группа одобрила его содержание и передала на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 39. Идентификация перевозчика

132. Этот проект статьи не вызвал каких-либо комментариев. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 39 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 40. Подпись

133. Проект статьи 40 не вызвал каких-либо комментариев. Рабочая группа одобрила его содержание и передала на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 41. Недостатки в договорных условиях

134. Рабочая группа согласилась с необходимостью определенной корректировки пункта 3 данного проекта статьи с тем, чтобы отразить принятое ею решение не использовать термин "фактический грузоотправитель" в проекте конвенции (см. пункты 21-24 выше). С учетом внесения требующихся изменений Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 40 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 42. Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях

Предложение рассмотреть определенные ситуации, касающиеся осмотра груза или фактической осведомленности о грузе в закрытом контейнере

135. Было отмечено, что согласно проекту статьи 40 создается система, с помощью которой перевозчик может сделать оговорки в отношении информации в договорных условиях, о которой говорится в проекте статьи 38. Было также отмечено, что пункт 3 касается ситуации, когда груз сдается к перевозке в незакрытом контейнере, а пункт 4 – случаев, когда груз сдается в закрытом контейнере.

136. В этой связи было высказано мнение, что проект статьи 42 оставляет возможные пробелы, а именно в том, что касается ситуации, когда груз сдается в закрытом контейнере, но перевозчик действительно провел его осмотр, хотя и не в полном объеме, например в случаях, когда перевозчик вскрыл контейнер с тем, чтобы удостовериться, что он действительно содержит груз, заявленный грузоотправителем по договору, однако не имел возможности проверить его количество. Было указано, что подобная ситуация аналогична обстоятельствам, предусмотренным в пункте 3, и что было бы оправданным регулировать ее по сути в том же порядке. В силу этого было предложено добавить после пункта 4 следующий дополнительный пункт:

"Если груз сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере, однако либо перевозчик, либо исполняющая сторона фактически осмотрели груз внутри контейнера или перевозчик или исполняющая сторона иным образом были действительно осведомлены о его содержимом до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи, пункт 3 применяется соответствующим образом в отношении информации, о которой говорится в подпунктах 1 (a), (b) и (c) статьи 38".

137. В ответ было указано на ряд моментов, вызывающих беспокойство. В ситуации, когда перевозчик или исполняющая сторона фактически осведомлены о грузе в закрытом контейнере, будет применяться пункт 2 проекта статьи 42 и перевозчик или исполняющая сторона не смогут представить оговорки в отношении информации. Другой вызвавший беспокойство аспект касался неясности взаимосвязи между предложенным дополнительным пунктом

и пунктом 1. В то же время лежащее в основе этого предложения соображение, связанное с ситуацией, когда перевозчик или исполняющая сторона фактически провели осмотр груза, получило широкую поддержку. В силу этого было высказано мнение о том, что более уместным и эффективным способом урегулирования такой ситуации было бы добавление формулировки "или сдан в закрытом контейнере, однако перевозчик или исполняющая сторона провели фактический осмотр груза" после слов "в закрытом контейнере" во вводной части пункта 3. Это предложение получило широкую поддержку.

Предложение разъяснить указанные в пункте 4 (а) условия, при которых перевозчик может представить оговорки в отношении информации

138. Было предложено заменить союз "или" в конце пункта 4 (а)(i) союзом "и", с тем чтобы разъяснить условия, при которых перевозчик может представить оговорки к содержащейся в договорных условиях информации, касающейся груза. Широкую поддержку получило мнение о том, что пункт 4 в его нынешней формулировке является неясным и вызывает трудности. Рабочая группа пришла к согласию о том, что применительно к рассматриваемой в пункте 4 ситуации перевозчик не сможет представить оговорки к информации, о которой говорится в подпунктах 1 (а), (b) или (с) проекта статьи 38, если перевозчик или исполняющая сторона провели фактический осмотр груза, или если перевозчик или исполняющая сторона были иным образом действительно осведомлены о грузе.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 42

139. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 42 и передала его на рассмотрение редакционной группе с учетом следующих изменений:

- во вводную часть пункта 3 после слов "в закрытом контейнере" следует добавить формулировку примерно следующего содержания: "или сдан в закрытом контейнере, однако перевозчик или исполняющая сторона провели фактический осмотр груза"; и
- редакцию пункта 4 (а) следует уточнить, с тем чтобы отразить совокупный подход, при котором перевозчик не сможет представлять оговорки в отношении информации, о которой говорится в подпунктах 1 (а), (b) или (с) проекта статьи 38, если перевозчик или исполняющая сторона провели фактический осмотр груза внутри контейнера [и/или] были иным образом действительно осведомлены о его содержимом до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи.

Проект статьи 43. Доказательственная сила договорных условий

140. Была выражена обеспокоенность в связи с содержащимися в подпунктах (b) и (с) проекта статьи 43 правилами об эстоппеле по причине различий в соответствующих требованиях применительно к третьей стороне и грузополучателю. Согласно подпункту (b) для третьей стороны устанавливается единственное требование действовать добросовестно, в то время как в соответствии с подпунктом (с) от грузополучателя требуется не только действовать добросовестно, но и на основании любых договорных условий, упомянутых в подпункте (с). Был задан вопрос о том, провела ли Рабочая группа

такое разграничение намеренно. С тем чтобы снять это несоответствие, было предложено согласовать требования подпунктов (b)(i) и (ii) с подпунктом (c) на основании подхода, использованного в пункте 3 статьи 16 Гамбургских правил.

141. Несмотря на то, что это предложение было воспринято с определенным пониманием, Рабочей группе было напомнено о том, что проект статьи 43 являлся предметом напряженных переговоров в ходе второго чтения проекта конвенции и что в его нынешнем виде он отражает достигнутый компромисс. Этот компромисс привел к проведению различия между держателем оборотного транспортного документа и держателем необоротного транспортного документа. В то время как в первом случае было признано, что действующий добросовестно держатель должен получить общую защиту, во втором случае защита должна предоставляться только держателю, который действует добросовестно на основании информации, содержащейся в необоротном транспортном документе. Далее было отмечено, что включение в подпункт (b) применительно к оборотному транспортному документу или оборотной транспортной электронной записи дополнительного требования о необходимости действовать на основе соответствующей информации приведет к существенному изменению этого достигнутого общего понимания.

142. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 43 с учетом исключения формулировки "свидетельствующая о получении груза" в результате пересмотра определения терминов "транспортный документ" и "транспортная электронная запись" (см. пункты 113-114 и 125 выше) и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 44. "Предоплата фрахта"

143. В ответ на вопрос, должен ли проект статьи 44 служить материально-правовым положением или доказательной нормой, было отмечено, что его следует рассматривать как положение материально-правового характера. В ответ на другой вопрос в отношении значения выражения "или указание аналогичного характера" было разъяснено, что для применения этого положения не обязательно точное указание "предоплата фрахта", а достаточно использования эквивалентного выражения, например "авансирование фрахта" или аналогичной формулировки.

144. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 44 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 9 – Сдача груза

Проект статьи 45. Обязательство принять сдачу груза

145. Рабочая группа вновь напомнила о своем решении в связи с пунктом 2 проекта статьи 28 провести дальнейшее обсуждение по проекту статьи 45(2) в отношении создания необходимого механизма приведения в действие обязательства грузополучателя выгрузить груз в соответствии с соглашением, достигнутым сторонами договора перевозки согласно пункту 2 проекта статьи 14 (см. пункт 91 выше). В этой связи было внесено два предложения: во-первых, с учетом изменений в пункте 2 проекта статьи 14 и пункте 2 проекта

статьи 28 слово "стороны" следует заменить словами "перевозчик и грузоотправитель по договору", и, во-вторых, перед выражением "то грузополучатель делает это надлежащим и осторожным способом" следует включить выражение "и грузополучатель дает на это согласие". Первая часть этого предложения получила значительную поддержку, а вторая часть была поддержана в определенной степени. Некоторая обеспокоенность была выражена в отношении возможного результата в том случае, если грузополучатель не дает своего согласия, в связи с чем, однако, было высказано мнение, что решение этой проблемы можно найти в правах перевозчика в отношении несданного груза согласно пункту 2 проекта статьи 51. Кроме того, было высказано настоятельное пожелание оказать поддержку обоим предложениям, поскольку данная ситуация в пункте 2, как представляется, носит исключительный характер и поскольку требование о согласии грузополучателя имеет нейтральные последствия на практике, хотя и снимает некоторые более широкие опасения, высказанные в Рабочей группе в отношении соглашений, достигнутых согласно пункту 2 проекта статьи 14.

146. Было отмечено, что требование о "согласии" грузополучателя, возможно, является слишком обременительным, поскольку, например, если какое-либо положение в коносаменте содержит требование к грузополучателю выгрузить товары за собственный риск и за собственный счет, то грузополучателю нет никакой необходимости давать отдельное согласие. В связи с этим было предложено при пересмотре пункта 2 сосредоточиться не на требовании его "согласия", а на соглашении согласно пункту 2 проекта статьи 14, "обязывающем" грузополучателя. Такой предложенный подход получил определенную поддержку.

147. Вместе с тем серьезная обеспокоенность была высказана как в отношении предложения включить в проект положения элемент "согласия", так и в отношении уделения особого внимания соглашению, "обязывающему" грузополучателя. В частности, было отмечено, что в некоторых правовых системах договор перевозки является трехсторонним договором, условия которого являются обязательными для грузополучателя. Было также отмечено, что любое дополнительное требование о "согласии" со стороны грузополучателя может иметь весьма серьезные последствия для торговой практики или обычаев в конкретной отрасли. Например, было указано, что в отраслях, связанных с балкерным грузом, положение с требованием о согласии грузополучателя в отношении обязательства выгрузить груз будет представлять собой существенный отход от существующей практики. В связи с этим значительную поддержку получило мнение о целесообразности сохранения пункта 2, как он сформулирован в тексте, или исключения всего пункта с отнесением вопроса об обязательствах грузополучателя к компетенции внутреннего законодательства. Такой подход встретил существенную поддержку.

148. Было отмечено, что пункт 2 следует рассматривать с двух точек зрения: во-первых, с точки зрения любого согласия, которое следует требовать от грузополучателя до возникновения его обязательства выгрузить груз согласно соглашению между сторонами договора перевозки, и, во-вторых, с точки зрения стандарта осторожности, соблюдения которого следует требовать от грузополучателя при выгрузке груза. Было предложено акцентировать проект положения не на вопросе о том, дал ли грузополучатель свое согласие, а на

стандарте осторожности, и соответствующим образом изменить текст пункта 2. В частности, было предложено изменить пункт 2 проекта статьи 45 следующим образом: "Если грузополучатель осуществляет выгрузку груза, то он делает это надлежащим и осторожным образом". Было высказано мнение, что в случае принятия такого подхода будет ясно, что вопрос о том, дал ли или не дал грузополучатель согласие нести любое обязательство в соответствии с соглашением согласно пункту 2 проекта статьи 14, будет регулироваться национальным законодательством.

149. В порядке дальнейшего разъяснения было отмечено, что Рабочей группе следует конкретно рассмотреть вопрос о том, касается ли стандарт осторожности, соблюдение которого требуется от грузополучателя при выгрузке груза, собственного груза, чужого груза или морского судна. Если стандарт осторожности должен касаться груза, то, как было отмечено, в этом случае грузополучатель является вероятным собственником этого груза и поэтому, видимо, нелогично устанавливать стандарт осторожности для собственного груза.

150. С учетом получивших большую поддержку мнений, высказанных в Рабочей группе, попытка достичь консенсуса на основе предложения об акцентировании пункта на стандарте осторожности, а не на согласии грузополучателя оказалась безрезультатной. Было поддержано высказанное мнение о том, что установление стандарта осторожности в таком ограниченном смысле является несколько излишним, поскольку все обязательства, принятые по договору перевозки, должны исполняться надлежащим и осторожным образом. Рабочая группа решила не сохранять текст пункта 2 в существующей редакции, а исключить его из проекта статьи 45, с тем чтобы обеспечить абсолютную ясность в отношении того, что вопрос об обязательстве грузополучателя, вытекающем из любого соглашения между перевозчиком и грузоотправителем по договору, регулируется национальным законодательством.

151. После принятия решения об исключении пункта 2 Рабочая группа одобрила содержание пункта 1 проекта статьи 45 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 46. Обязательство подтвердить получение груза

152. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 46 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 47. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выданы

153. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 47 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 48. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан

154. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что в вводной части проекта статьи 48 сохраняется альтернативный текст в квадратных скобках "[предусматривается] [указывается]" и что следует принять решение относительно сохранения в тексте предпочтительной формулировки. Было вновь

отмечено, что Рабочая группа в последний раз рассматривала вопрос об использовании того или иного термина на своей двадцатой сессии, в ходе которой состоялось продолжительное обсуждение о преимуществах каждого альтернативного варианта (см. A/CN.9/642, пункты 31-33). С учетом итогов этого обсуждения было вновь высказано мнение о том, что данное положение было включено в текст для сохранения существующего права в отношении конкретного вида документа и что в некоторых правовых системах согласно применимому праву само название "коносамент" означает, что передача документа требуется после сдачи груза. В этой связи было предложено для сохранения этого раздела действующего права считать единственно приемлемым термином термин "указывается".

155. В ответ на это предложение внимание Рабочей группы было обращено на то, что конкретный тип документа, для которого был разработан проект статьи 48, по-прежнему подпадает под действие существующей системы соподчинения документов в проекте конвенции и что для сохранения ясности этой классификации слова "указывается" следует избегать, поскольку оно может вносить в систему существенную неясность. В этой связи было предложено использовать вместо слова "указывается" слово "предусматривается". Каждое из этих соображений получило значительную поддержку с небольшим перевесом в пользу термина "указывается".

156. С учетом исключения альтернативного варианта "[предусматривается]" и снятия квадратных скобок вокруг слова "указывается" Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 48 и передала его на рассмотрение редакционной группе. Кроме того, было отмечено, что в интересах последовательности слово "указывается" следует сохранить в других положениях в тексте, в которых присутствуют два альтернативных варианта, в частности, в проектах статей 43 (b)(ii), 49 и 54 (2).

Проект статьи 49. Сдача груза в том случае, когда электронный эквивалент необоротного транспортного документа, требующего передачи, выдан

157. Было внесено предложение об исключении проекта статьи 49, поскольку в отличие от документа, предусмотренного в проекте статьи 48, какой-либо требующей поддержки в тексте проекта конвенции практики использования электронного эквивалента необоротного транспортного документа, требующего передачи, не существует. Ввиду отсутствия такой практики Рабочая группа согласилась исключить проект статьи 49 и предложила редакционной группе внести соответствующие поправки в проект конвенции, в частности, в проекты статей 9 и 43(b)(ii).

Проект статьи 50. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выданы

158. Было высказано мнение, что вводное выражение "без ущерба для положений статьи 45" в пункте (a) проекта статьи 50 является излишним и должно быть исключено как способное вводить в заблуждение, поскольку в конце пункта (a) имеется еще одна ссылка на проект статьи 45. В ответ было отмечено, что первая ссылка помогает читателям понять взаимосвязь между проектом статьи 45, в котором говорится об обязательстве грузополучателя, и проектом статьи 50, в котором говорится о праве держателя. Вместе с тем после

обсуждения Рабочая группа решила исключить это выражение из проекта статьи 50 (a).

159. Было внесено предложение об исключении всех ссылок на "контролирующую сторону" в пунктах (d) и (e), поскольку эти пункты утрачивают смысл в следующих ситуациях: i) когда выдается один или несколько оригиналов оборотного транспортного документа и одно лицо является держателем всех этих оригиналов, держателем и контролирующей стороной является одно и то же лицо; и ii) когда выдается несколько оригиналов и держателем каждого из них является несколько лиц, то контролирующей стороны не существует, поскольку не существует держателя всех оригиналов. Несмотря на определенную поддержку этого предложения, Рабочая группа решила перенести обсуждение этого вопроса до обсуждения проекта статьи 54, который имеет более непосредственное отношение к значению термина "контролирующая сторона", определяемого в пункте 14 проекта статьи 1.

Пункт 11 проекта статьи 1

160. С учетом решения Рабочей группы об изменении определений терминов "выдача" и "передача" в пункте 22 проекта статьи 1 (см. пункты 128-130 выше) было высказано мнение о том, что выражение "и которое обладает исключительным правом контроля над такой обратной транспортной электронной записью" в пункте 11 (b) определения термина "держатель" более не является необходимым, поскольку новые определения терминов "выдача" и "передача", подготовленные редакционной группой, включают понятие исключительного права контроля. Рабочая группа одобрила данное мнение.

161. Что касается используемого в проекте статьи 50 термина "держатель", то Рабочая группа с учетом вышеупомянутого изменения одобрила содержание определения этого термина, приведенного в пункте 11 проекта статьи 1, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 51. Груз, оставшийся несданным

162. Был затронут вопрос о значении и цели выражения "не может быть сдан... по иным причинам" в пункте 1 (e) проекта статьи 51. В ответ было предложено полностью исключить этот подпункт, поскольку подпункты 1 (a)-(d) в достаточной степени охватывают все возможные обстоятельства, при которых груз может оставаться несданным, и поскольку в случае сохранения подпункта 1 (e) существует возможность злоупотребления со стороны перевозчика.

163. Вместе с тем было отмечено, что подпункт 1 (e) является полезным, поскольку он применяется, например, к ситуациям, когда причиной несдачи груза являются метеорологические условия. Было также отмечено, что возможны другие ситуации, когда пункты 1 (a)-(d) не применяются, например, если грузополучатель просто не требует сдачи, и поэтому такое открытое положение, как пункт 1 (e) является полезным. В поддержку этого мнения было указано, что понятие "не может быть сдан" будет скорее всего толковаться в узком смысле. Сохранение подпункта 1 (e) проекта статьи 51 получило широкую поддержку.

164. Было высказано мнение о том, что до получения перевозчиком возможности уничтожить груз согласно пункту 2 (b) проекта статьи 51 следует предусмотреть определенный период времени. Хотя это мнение было воспринято с пониманием, было отмечено, что предусмотренное в пункте 3 проекта статьи 51 требование о "разумном уведомлении" является достаточным для урегулирования любого вопроса, касающегося злоупотребления этим правом.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 51

165. С учетом исключения ссылки на проект статьи 49 в пунктах 1 (b) и (c) Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 51 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 52. Удержание груза

166. Было внесено предложение о включении в проект статьи 52 слова "грузоотправителя по договору" между словами "перевозчика" и "исполняющей стороны", поскольку имеют место случаи, когда грузоотправитель по договору, возможно, пожелает обладать правом на удержание, например, когда согласно проекту статьи 28 он может нести обязательство о сдаче груза перевозчику, когда морское судно находится в особенно плохом состоянии. Для решения этого вопроса было внесено более нейтральное предложение об исключении ссылки на "перевозчика или исполняющей стороны" и простом указании на "право, которое может существовать согласно договору перевозки...". Хотя это предложение получило определенную поддержку, были высказаны сомнения в отношении необходимости предоставления грузоотправителю по договору права на удержание, и выражено мнение, что в любом случае включение в проект статьи 52 грузоотправителя по договору будет неуместным, поскольку это положение фигурирует в главе 9 о сдаче груза.

167. После обсуждения Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 52 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 10 – Права контролирующей стороны

Проект статьи 53. Осуществление и объем права контроля над грузом

168. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 53 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Пункт 13 проекта статьи 1

169. Применительно к термину "право контроля" Рабочая группа при условии замены ссылки на "главу 11" ссылкой на "главу 10" одобрила содержание определения, приведенного в пункте 13 проекта статьи 1, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Пункт 14 проекта статьи 1

170. Применительно к термину "контролирующая сторона" Рабочая группа одобрила содержание определения, приведенного в пункте 14 проекта статьи 1, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 54. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом

171. Был вновь поднят вопрос, рассмотрение которого было отложено до обсуждения проекта статьи 54 (см. пункт 159 выше) и который был связан с возможностью исключения ссылки на "контролирующую сторону" из проекта статьи 50 (d) и (e), поскольку в случае оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи держатель и контролирующая сторона будут являться одним и тем же лицом. В ответ было отмечено, что если этот термин будет попросту исключен, то это изменит смысл соответствующих положений, поскольку будет оставлена без внимания нынешняя практика, согласно которой уведомление держателя о прибытии груза требуется даже в том случае, если держатель отсутствует при его сдаче. Было сочтено, что такое изменение было бы нежелательным.

172. С учетом сохранения в пункте 2 слова "указывается" и исключения альтернативного варианта "предусматривается" Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 54 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 55. Выполнение инструкций перевозчиком

173. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 55 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 56. Подразумеваемая сдача груза

174. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 56 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 57. Изменения в договоре перевозки

175. С учетом исключения пункта 3 как излишнего, как это предлагается в сноске 159, Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 57 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 58. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику

176. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 58 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 59. Изменение по договоренности

177. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 59 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 11 – Передача прав

Проект статьи 60. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

178. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 60 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 61. Ответственность держателя

179. Был задан вопрос относительно смысла включения в начало пункта 1 проекта статьи 61 формулировки "без ущерба для положений статьи 58", поскольку, как представляется, она не имеет отношения к регулируемым вопросам. Было отмечено, что в результате использования этих слов остаются неясными последствия, наступающие в случае, если контролирующая сторона не представила информации, как это требуется в проекте статьи 58. Далее было указано, что эта формулировка создает проблему толкования, и в силу этого ее было предложено полностью исключить.

180. В ответ было разъяснено, что в проекте статьи 61 устанавливается обязательство держателя, оговоренное положениями проекта статьи 58, поскольку держатель на практике является единственным лицом, обладающим информацией, о которой говорится в проекте статьи 58. Кроме того, было отмечено, что ссылка на проект статьи 58 должна быть сохранена в пункте 1 проекта статьи 61, поскольку она служит целям уточнения. Сохранению ссылки на проект статьи 58 в пункте 1 проекта статьи 61 была выражена широкая поддержка.

181. Применительно к пункту 2 проекта статьи 61 Рабочей группе было напомнено, что на ее двадцатой сессии не было принято окончательного решения и что пункт 2 был заключен в квадратные скобки по причине расхождения мнений в рамках Рабочей группы. Впоследствии определенная поддержка была выражена исключению пункта 2, в частности, поскольку была высказана обеспокоенность тем, что формулировка "осуществляет какие-либо права" может быть истолкована таким образом, что любое незначительное действие будет считаться осуществлением прав и обуславливать, таким образом, ответственность. В то же время широкая поддержка была выражена сохранению пункта 2 по той причине, что перевозчику желательно убедиться в том, принял ли держатель на себя какую-либо ответственность по договору перевозки и в какой степени он такую ответственность принял. Было отмечено, что этот подход, кроме того, отражает нынешнюю практику, и было сочтено, что вопрос о том, что незначительные действия не будут рассматриваться в качестве осуществления каких-либо прав, является достаточно ясным.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении проекта статьи 61

182. Несмотря на предложение исключить формулировку "без ущерба для положений статьи 58" в пункте 1, а также с учетом исключения квадратных скобок, в которых приведен пункт 2, и использования во вводной части пункта 3 формулировки "для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи" Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 61 и передала его на рассмотрение редакционной группы.

Глава 12 – Пределы ответственности

Проект статьи 62. Пределы ответственности

Предложение относительно ограничения ответственности перевозчика

183. Рабочей группе было напомнено о том, что проект статьи 62 об ограничении ответственности являлся предметом обширных обсуждений на ее предыдущей сессии (см. пункт 136 и последующие пункты документа A/CN.9/642). Далее внимание Рабочей группы было обращено на то, что с учетом возможности формирования консенсуса по вопросу об ограничении ответственности перевозчика в проекте конвенции было внесено предварительное компромиссное положение, которое должно рассматриваться как единый пакет (см. пункт 166 документа A/CN.9/642). Этот пакет включает цифровые показатели, как они приведены в пункте 1 проекта статьи 62, исключение пункта 2 проекта статьи 62, исключение проекта статьи 99, изменение проекта статьи 63 за счет включения показателя "2,5-кратный" в сохраняющиеся квадратные скобки в проекте статьи 63 и исключения слова "однократный", а также отмену ранее принятого Рабочей группой решения о подготовке нового положения, разрешающего применение национального законодательства в ситуациях, аналогичных тем, которые предусматриваются в проекте статьи 27.

184. Усилиям, предпринятым Рабочей группой на ее двадцатой сессии в целях достижения консенсуса по решению вопроса о пределах ответственности, была выражена широкая поддержка. Тем не менее решительная поддержка была также выражена мнению о том, что пределы ответственности, устанавливаемые в настоящее время в данном проекте статьи в квадратных скобках, следует рассматривать как отправную точку для дальнейших переговоров. С тем чтобы обеспечить сохранение в проекте статьи 62 справедливой сбалансированности между интересами перевозчика и интересами сторон, заинтересованных в грузе, а также достижения более широкого консенсуса и повышения, таким образом, приемлемости проекта конвенции, было внесено предложение i) принять более высокие суммы ограничения, чем те, которые установлены в Гамбургских правилах, т.е. 920 специальных прав заимствования (СПЗ) за место груза и 8 СПЗ за килограмм и ii) исключить пункт 2 проекта статьи 62.

185. Была выражена поддержка мнению о том, что пределы ответственности, установленные в Гамбургских правилах и использованные в рамках предварительного компромиссного решения, отраженного в пункте 1 проекта статьи 62, уже устарели. Было отмечено, что в других международных конвенциях, которые также касаются грузовых перевозок, содержатся более высокие цифровые показатели, чем в проекте конвенции. В этой связи было упомянуто о СИМ-КМЖП и КДПГ и было указано, что в последней конвенции пределы ответственности установлены на уровне 8,33 СПЗ за килограмм веса брутто. Кроме того, было отмечено, что проект конвенции охватывает не только морскую перевозку, но и смешанные перевозки, что обуславливает необходимость в применении пределов, превышающих те, которые предусмотрены в Гамбургских правилах. В дополнение к этому было указано, что нынешняя формулировка пункта 1 проекта статьи 62 охватывает все нарушения обязательств и не ограничивается вопросами утраты или

повреждения груза и что, таким образом, положения Гамбургских правил более не являются достаточными.

186. В ответ было отмечено, что проект конвенции уже представляет собой крупный шаг в изменении распределения рисков, в частности в том, что касается увеличения ответственности перевозчика, поскольку перевозчик в настоящее время несет непрерывное обязательство поддерживать мореходное состояние судна и не может более сослаться в свою защиту на навигационную ошибку. Было также отмечено, что цифровые показатели в предварительном компромиссном решении в пункте 1 проекта статьи 62 отражают действительно компромиссный подход, поскольку во многих правовых системах действуют ограничения на основе Гаагско-Висбийских правил, которые ниже пределов Гамбургских правил, или даже еще более низкие пределы. Было добавлено, что даже согласно пределам ответственности, установленным в Гаагско-Висбийских правилах, около 90 процентов утраченного груза полностью компенсируется, поскольку стоимость большинства грузов, перевозимых морем, не превышает пределы, установленные этими Правилами. Кроме того, было отмечено, что в эпоху контейнерных перевозок крупными судами повышение цифровых показателей увеличит финансовые риски перевозчика до такого уровня, который сделает практически невозможной страхование ответственности перевозчика по приемлемым ставкам, что, в свою очередь, увеличит стоимость перевозок и в конечном итоге товаров. С учетом вышесказанного ряд делегаций выразили мнение о том, что предложение о более высоких пределах, чем это в настоящее время предусматривается, является нереалистичным и обусловлено политическими, а не коммерческими соображениями. Некоторые делегации выразили обеспокоенность тем, что выход за пределы Гамбургских правил может в конечном итоге воспрепятствовать присоединению их стран к проекту конвенции. Было добавлено, что предложенное увеличение цифровых показателей может воспрепятствовать превращению проекта конвенции в глобальный и эффективный инструмент согласования права международной торговли. Рабочей группе было предложено проявить осторожность, с тем чтобы не сорвать важную проделанную до настоящего времени работу в результате отказа от ранее принятого предварительного компромиссного решения.

187. В то же время в ответ было отмечено, что последствия увеличения пределов ответственности для страхования ответственности перевозчика преувеличивать не стоит, поскольку судовладельцы также пользуются глобальным ограничением ответственности согласно Лондонской конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям (ООМТ) и некоторым аналогичным внутренним режимам. Рабочей группе было предложено не отвергать безоговорочно любые предложения об увеличении пределов ответственности, а изучить возможности дальнейшего усовершенствования ранее достигнутого компромисса по этому вопросу. Рабочей группе было предложено, например, рассмотреть возможность принятия суммы ограничения в 835 СПЗ за место груза, предусматриваемой Гамбургскими правилами, при некотором увеличении ограничения в расчете на килограмм груза до 8 расчетных единиц за килограмм веса брутто применительно к грузу, который является предметом исковых требований или спора. Было высказано мнение о том, что это предложение может послужить "мостиком" между двумя занятыми позициями, поскольку многие государства, высказывавшиеся за более низкие цифровые показатели, рассматривают ограничение в расчете на место груза как

ограничение, в наибольшей степени защищающее перевозчика. В качестве альтернативы Рабочая группа, возможно, пожелает согласовать более высокий предел применительно к месту груза, сохранив пределы в расчете на килограмм на уровне, близком к пределам, предусмотренным в Гамбургских правилах.

188. С учетом различий в высказанных мнениях, Рабочая группа согласилась отложить обсуждение вопроса о пределах ответственности и положений, которые в соответствии с компромиссом, достигнутым на ее двадцатой сессии, увязаны с решением относительно пределов ответственности, и вернуться к этому обсуждению на более позднем этапе своей работы.

Сфера действия пункта 1 проекта статьи 62

189. Рабочая группа напомнила, что формулировка "за потерю или повреждение груза [или в связи с грузом]" была исключена из всего текста проекта конвенции и заменена формулировкой "за нарушение его обязательств по настоящей Конвенции" с соответствующими сносками (см. сноску 169 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.101). Обоснование внесения этих изменений заключалось в том, что исключенная формулировка порождала значительную неопределенность и отсутствие единообразия в толковании в результате ее использования в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах, особенно в вопросе о том, предполагалось ли охватить случаи ненадлежащей сдачи груза и представления ненадлежащей информации о грузе. Было отмечено, что Секретариат в соответствии с полученной просьбой рассмотрел вопрос об истории подготовки пункта 1 и внес соответствующее предложение, содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.101, в том числе по вопросу об ограничении ответственности за представление ненадлежащей информации и ненадлежащую сдачу.

190. В этом контексте определенная обеспокоенность была высказана в связи с тем, что вопрос о представлении ненадлежащей информации должен быть оставлен на урегулирование на основании национального права. В ответ было указано, что какие-либо исключения предусматривать не следует, поскольку это приведет к созданию неопределенности и непредсказуемости.

Объявление стоимости

191. Было предложено перенести формулировку "за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем по договору и включена в договорные условия" в отдельное положение, с тем чтобы провести более четкое разграничение между обычным гипотетическим случаем и случаем, когда стоимость заявлена. Это предложение получило определенную поддержку, при том, однако, что Рабочая группа согласилась вернуться к рассмотрению этого вопроса после возобновления обсуждения пункта 1 проекта статьи 62.

Пункт 2 проекта статьи 62

192. Мнения относительно пункта 2 проекта статьи 62 разошлись, так как они определялись соответствующими мнениями, высказанными по пункту 1. Предложение об исключении пункта 2 получило поддержку, однако лишь при том условии, что в пункт 1 будут включены цифровые показатели, превышающие пределы Гамбургских правил, как это предусматривается вышеизложенным предложением. Были высказаны и другие мнения о том, что

пункт 2 следует исключить, сохранив в пункте 1 цифровые показатели, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III.WP.101, поскольку они являются составной частью предварительного пакетного компромиссного решения. Другая высказанная точка зрения состояла в том, что следует увеличить цифровые показатели в пункте 1, содержащемся в вышеизложенном предложении, сохранив вариант В. Другое мнение заключалось в том, что содержание пункта 1 следует оставить на урегулирование на основании национального права. Рабочая группа приняла эти мнения к сведению и согласилась вернуться к обсуждению этого вопроса при возобновлении рассмотрения пункта 1 проекта статьи 62.

Пункт 3

193. В соответствии с предыдущим решением Рабочей группы о включении в проект статьи 26 (1)(b) о палубном грузе автомобильных и железнодорожных грузовых транспортных средств с целью придания им одинакового статуса с контейнерами (см. пункты 73-82 выше) было предложено включить в текст пункта 3 проекта статьи 62 автомобильные и железнодорожные грузовые транспортные средства. Несмотря на вновь высказанную некоторую обеспокоенность в связи с тем, что включение в текст проекта статьи 62 (3) автомобильных и железнодорожных грузовых транспортных средств может иметь непредвиденные последствия с точки зрения ограничения пределов ответственности за место (см. пункты 78-82 выше), о чем уже говорилось в ходе предшествующих обсуждений, Рабочая группа пришла к мнению, что такое изменение улучшит текст.

194. С учетом такого изменения Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 62 (3) и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Пункт 4

195. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 62 (4) и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Продолжение рассмотрения проекта статьи 62

196. С учетом достигнутого ею ранее согласия отложить обсуждение вопроса о пределах ответственности и положений, которые в соответствии с компромиссом, достигнутым на ее двадцатой сессии, увязаны с решением относительно пределов ответственности, и вернуться к этому обсуждению на более позднем этапе своей работы (см. пункты ... выше) Рабочая группа возобновила рассмотрение проекта статьи 62.

197. Многочисленными делегациями было внесено предложение относительно решения неурегулированного вопроса о касающемся уровней ограничения ответственности перевозчика компромиссном пакетном предложении на следующих условиях:

- в пункт 1 проекта статьи 62 будут включены следующие суммы ограничения: 875 СПЗ за место груза и 3 СПЗ за килограмм; в иных отношениях текст данного пункта останется без изменений;
- проект статьи 99 и пункт 2 проекта статьи 62 будут исключены;

- проект статьи 27 бис, предусматривающий положение, которое будет разрешать государствам-участникам включать императивные нормы своего внутреннего права в положение, аналогичное проекту статьи 27 (см. сноску 56 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.101), в текст включен не будет; и
- определение термина "договор об организации перевозок" в пункте 2 статьи 1 будет принято.

198. Условия этого предложения, которые, как было сочтено, представляют собой чрезвычайно положительный шаг в направлении решения неурегулированных вопросов, связанных с проблемой ответственности перевозчика, и других сопряженных с ней вопросов, получили широкую и решительную поддержку. С учетом этого к Рабочей группе был обращен настоятельный призыв принять это предложение в порядке окончательного решения этих неурегулированных вопросов. Решительная поддержка прозвучала также и в пользу этого мнения.

199. Была выражена обеспокоенность тем, что предложенные уровни ограничения ответственности перевозчика являются слишком высокими и что какая-либо коммерческая необходимость в таких высоких пределах, которые, как было указано, являются неоправданными и нереалистичными, отсутствует. Эта точка зрения получила определенную поддержку, особенно с учетом того, что, по мнению ряда делегаций, в Гаагско-Висбийских правилах предусматривается приемлемый для коммерческих целей уровень ограничения и предварительный компромисс, достигнутый на двадцатой сессии Рабочей группы относительно включения уровней ограничения, установленных в Гамбургских правилах, являлся приемлемым для достижения консенсуса, но только в качестве максимального возможного решения. Была также высказана точка зрения о том, что предложенные уровни являются настолько высокими, что это обуславливает их неприемлемость, и было отмечено, что более высокие уровни могут привести к увеличению транспортных расходов для всей отрасли.

200. Другие моменты, вызвавшие обеспокоенность, заключались в том, что, хотя предложенное увеличение уровней ограничения ответственности перевозчика можно только приветствовать, другие аспекты этого предложения являются неприемлемыми. Было высказано мнение о том, что определение термина "договор об организации перевозок" в проекте статьи 1 (2) следует дополнительно уточнить, с тем чтобы обеспечить более значительную защиту для мелких грузоотправителей по договору с учетом общей сбалансированности проекта конвенции, особенно по причине того, что положения о свободе договора могут подрывать, как было сочтено, действие положений об обязательной защите таких грузоотправителей. В дополнение к этому было отмечено, что на грузоотправителя по договору будет возлагаться, как было сочтено, более тяжелое бремя доказывания, чем это имеет место согласно ранее разработанным режимам, особенно в связи с доказыванием мореходного состояния, и что согласно проекту статьи 36 грузоотправитель по договору не имеет возможности ограничить свою ответственность. Другие моменты, вызвавшие обеспокоенность, касались той части компромиссного предложения, которая связана с одобрением текста пункта 1 проекта статьи 62 в его нынешнем виде, вместо исключения формулировки "за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции" и восстановления в тексте слов "за утрату или

повреждение груза", а также с более широкой, как предполагалось, возможностью ограничивать ответственность, которая будет предоставлена перевозчику этим текстом. В качестве конкретного примера было указано на проект статьи 29, касающийся обязательства грузоотправителя по договору и перевозчика предоставлять друг другу информацию, и было высказано предположение о том, что неисполнение этого обязательства может привести к неограниченной ответственности для перевозчика по договору, но только к ограниченной ответственности для перевозчика. В дополнение к этому была выражена обеспокоенность относительно исключения проекта статьи 62 (2), поскольку, как было сочтено, на грузоотправителя по договору будет возлагаться несправедливое бремя в результате необходимости доказывать место причинения ущерба, и было высказано мнение о том, что это положение просто необходимо исключить, если будет согласован намного более высокий уровень ограничения в расчете на килограмм.

201. Другие делегации выразили неудовлетворение представленным предложением, однако указали на свою готовность к его дальнейшему рассмотрению.

202. В целом в рамках Рабочей группы была выражена широкая поддержка этому предложению, несмотря на тот факт, что оно отвечает ожиданиям не всех делегаций. Что касается обеспокоенности, выраженной в связи с тем, что пересмотренные уровни ограничения следует оставить в тексте в квадратных скобках, поскольку против них прозвучали также решительные возражения, было принято решение о том, что для сохранения пересмотренных уровней в тексте без квадратных скобок была получена достаточная поддержка. Было отмечено, что в соответствии с практикой Рабочей группы положения сохраняются в квадратных скобках только в тех случаях, когда в пользу заключенного в квадратные скобки текста не было выражено явной поддержки.

203. С учетом отражения в тексте предложения, изложенного в пункте 197 выше, Рабочая группа одобрила содержание пункта 1 проекта статьи 62 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 27. Перевозка до или после морской перевозки (продолжение)

204. С учетом своего решения исключить пункт 2 проекта статьи 62 Рабочая группа согласилась исключить пункт 2 проекта статьи 27. Кроме того, Рабочая группа согласилась исключить пункт 3 проекта статьи 27.

Проект статьи 63. Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой

205. Поскольку проект статьи 63 является частью предварительного соглашения о компромиссном пакете по вопросам пределов ответственности, рассмотренного на ее двадцатой сессии, Рабочая группа решила отложить обсуждения данного положения до заключения соглашения по этому компромиссному пакету (см. пункты 183-188 выше).

206. Предложение заменить слова "2,5 кратному", которые заключены в квадратные скобки в проекте статьи 63, формулировкой "трехкратному", с тем чтобы приблизить данное положение к аналогичному положению СИМ-КМЖП, поддержки не получило.

207. С учетом исключения квадратных скобок и сохранения заключенного в них текста Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 63 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 64. Утрата права на ограничение ответственности

208. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 64 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 13 – Срок для предъявления иска

Проект статьи 65. Исковая давность

209. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что Рабочая группа может непреднамеренно создать проблему в тексте проекта конвенции, установив двухгодичный срок для возбуждения разбирательства за нарушение обязательств без одновременного предъявления требования о направлении перевозчику согласно проекту статьи 24 уведомления о потере или повреждении. Было высказано мнение, что такой подход ставит перевозчика в невыгодное положение, поскольку в отсутствие такого уведомления возможность предъявления иска в любой момент в течение двухлетнего периода может быть неожиданностью для перевозчика, который, возможно, не сохранил необходимые доказательства, даже несмотря на то, что заинтересованные в грузе предусмотрительные стороны обычно как можно скорее извещают перевозчика о факте обнаружения потери или повреждении. Было отмечено, что Рабочая группа рассмотрела действие проекта статьи 24 на одной из предыдущих сессий (в последний раз см. A/CN.9/621, пункты 110-114) и что она решила, что ненаправление уведомления, о котором говорится в проекте статьи 24, призвано не создавать особые правовые последствия, а оказывать положительное практическое воздействие, поощряя заинтересованные в грузе стороны, которые заявляют о потере или повреждении, как можно скорее уведомлять о такой потере или повреждении. Рабочая группа высказалась в пользу сохранения текста в изложенной редакции.

210. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 65 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 66. Продление срока для предъявления иска

211. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 66 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 67. Иск о возмещении

212. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 67 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 68. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика

213. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 68 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 14 – Юрисдикция

Проект статьи 69. Иски в отношении перевозчика

214. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 69 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Пункты 28 и 29 проекта статьи 1

215. Что касается используемых в проекте статьи 69 терминов "домициль" и "компетентный суд", то Рабочая группа одобрила содержание определений этих терминов, сформулированных соответственно в пунктах 28 и 29 проекта статьи 1, и передала их на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 70. Соглашения о выборе суда

216. Для обеспечения большей ясности было предложено исключить вступительное выражение в проекте статьи 70 (2)(d) "право суда, рассматривающего иск" и заменить его выражением "право суда, указанного в договоре об организации перевозок" или в порядке альтернативы исключить весь пункт (d). Вместе с тем было отмечено, что вопрос об обязательной силе соглашения о выборе суда для третьих сторон договора об организации перевозок был тщательно рассмотрен Рабочей группой и что консенсус, отраженный в текущем тексте, не подлежит пересмотру.

217. Было отмечено, что, исходя из решения Рабочей группы об изменении определения термина "транспортный документ" (см. пункты 113-114 выше), текст проекта пункта 2 (b) следует изменить, исключив выражение "свидетельствующей о договоре перевозки груза, в отношении которого возник иск". Это предложение было поддержано.

218. С учетом исключения данного выражения Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 70 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 71. Иски в отношении морской исполняющей стороны

219. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 71 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 72. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции

220. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 72 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 73. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера

221. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 73 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 74. Объединение и перенос исков

222. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 74 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 75. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция в случае явки ответчика

223. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 75 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 76. Признание и приведение в исполнение

224. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 76 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 77. Применение главы 14

225. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 77 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 15 – Арбитраж**Проект статьи 78. Арбитражные соглашения**

226. Было отмечено, что, исходя из решения Рабочей группы изменить определение термина "транспортный документ" (см. пункты 113-114 выше), может возникнуть необходимость изменить текст пункта 4 (b) таким же образом, как это было решено в отношении проекта статьи 70 (2) (b). Это предложение было поддержано при том условии, что редакционная группа тщательно рассмотрит вопрос о рекомендации такого изменения, поскольку пункт 4 (b) должен в любом случае касаться именно транспортного документа или транспортной электронной записи в отношении груза, в связи с которым возникает требование.

227. С учетом такого возможного изменения Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 78 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 79. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках

228. Было отмечено, что на своей предыдущей сессии Рабочая группа решила продолжить консультации в отношении действия проекта статьи 79 (2) (см. сноску 199 и A/CN.9/642, пункты 213 и 214). Рабочая группа была проинформирована о том, что такие консультации имели место и что было высказано мнение о том, что пункт 2 (a) является нелогичным с учетом отраслевой практики и что его следует исключить. Это мнение было поддержано.

229. Был также затронут вопрос о том, должна ли содержащаяся в проекте статьи 2 (b)(i) ссылка указывать на статью 6, а не на статью 7, в связи с чем было решено, что этот вопрос будет рассмотрен редакционной группой.

230. С учетом исключения пункта 2 (а) и возможного изменения пункта 2 (b)(i) Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 79 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 80. Соглашения об арбитраже после возникновения спора

231. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 80 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 81. Применение главы 15

232. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 81 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 16 – Действительность договорных положений

Проект статьи 82. Общие положения

233. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что пункт 2 проекта статьи 82 имеет императивные последствия для грузоотправителя по договору и грузополучателя и что такое положение нельзя считать приемлемым. В частности, это положение запрещает грузоотправителю по договору договариваться о надлежащих пределах своей ответственности, хотя, как представляется, такая договоренность согласно проекту конвенции должна допускаться.

234. С учетом исключения из проекта пункта 2 ссылок на "фактического грузоотправителя" в соответствии с принятым ранее решением (см. пункты 21-24 выше) Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 82 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 83. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок

Резюме предыдущего обсуждения

235. Внимание Рабочей группы было обращено на ранее проведенное обсуждение по этому вопросу и об эволюции предусматриваемого в проекте конвенции режима в отношении принципа свободы договора. Было указано, что специальные правила для договоров об организации перевозки и та степень, в которой следует допустить в связи с ними отход от положений проекта конвенции, рассматривались Рабочей группой в течение ряда лет. По примеру подхода, использованного в предшествующих посвященных морским перевозкам документах, проект конвенции первоначально задумывался в качестве свода норм, устанавливающих в основном императивные правила для всех сторон. Таким образом, в соответствующем положении первоначального варианта проекта конвенции предусматривалось, что "любое договорное условие, которое противоречит положениям настоящего документа, является ничтожным в тех случаях и в той степени, в которых его цель или последствия заключаются прямо или косвенно в исключении, [или] ограничении [, или увеличении] ответственности за нарушение какого-либо обязательства перевозчика, исполняющей стороны, грузоотправителя по договору,

распоряжающейся стороны или грузополучателя" (A/CN.9/WG.III/WP.21, статья 17.1).

236. На двенадцатой сессии Рабочая группа (Вена, 6-17 октября 2003 года) было, однако, предложено предоставить сторонам соглашений о морских линейных перевозках (СМЛП) более значительные возможности для проявления гибкости в вопросе о распределении их прав, обязательств и ответственности, а также предоставить им свободу в отходе от положений проекта конвенции, при определенных обстоятельствах (A/CN.9/WG.III/WP.34, пункты 18-29). Было предложено, чтобы такая свобода в основном предоставлялась в тех случаях, когда один или несколько грузоотправителей и один или несколько перевозчиков заключают соглашения, предусматривающие перевозку минимального объема груза несколькими партиями на судах, используемых для линейных перевозок, за что грузоотправитель или грузоотправители соглашаются уплатить по согласованным ставкам и предоставить минимальный объем груза (A/CN.9/WG.III/WP.34, пункт 29). На этой сессии было выражено широкое согласие с тем, что определенные виды договоров либо вообще не должны охватываться проектом документа, либо должны охватываться лишь на неимперативной, субсидиарной основе. Было сочтено, что к таким договорам будут относиться те, которые на практике заключаются в результате обширных переговоров между грузоотправителями и перевозчиками, в отличие от тех транспортных договоров, которые не требуют – или применительно к которым коммерческая практика не допускает – того же уровня разнообразия условий для учета индивидуальных ситуаций. Последние договоры, как правило, существуют в форме договоров присоединения, в контексте которых сторонам может потребоваться защита на основании императивных норм. Рабочая группа сочла, однако, что вопросы об определении сферы действия принципа свободы договора и о тех видах договоров, применительно к которым этот принцип должен быть признан, требуют дальнейшего рассмотрения (A/CN.9/544, пункты 78-82).

237. Рабочая группа рассмотрела пересмотренное предложение о свободе договора в связи с соглашениями о морских линейных перевозках (A/CN.9/WG.III/WP.42) на своей четырнадцатой сессии (Вена, 29 ноября – 10 декабря 2004 года). На этой сессии Рабочей группе было сообщено о ряде моментов, вызывающих обеспокоенность применительно к свободе договора в связи с соглашениями о морских линейных перевозках. В частности, было высказано мнение о том, что у сторон СМЛП не должно существовать возможности отойти на основании договора от ряда обязательных положений проекта документа. Было также указано, что введение специального режима для СМЛП может создать проблемы, связанные с конкуренцией на рынке. Было также указано на обеспокоенность в вопросе о защите не имеющих сильных переговорных позиций мелких грузоотправителей, которые потенциально могут стать жертвами злоупотреблений со стороны перевозчиков в результате использования СМЛП. В то же время было также указано на то, что в современной отраслевой практике мелкие грузоотправители обычно предпочитают заключать тарифные соглашения, которые не представляют собой договоров перевозки, однако гарантируют не превышение максимального тарифа, не оговаривая при этом объемы перевозок, а не заключают договоры об организации перевозок, при том что привлекательность тарифных соглашений в условиях действия рыночных сил сведет к минимуму любой потенциальный

риск злоупотреблений со стороны перевозчиков в рамках предлагаемого режима СМЛП. Включение положений о СМЛП в проект документа получило широкую поддержку при условии учета вышеуказанных и других моментов, вызвавших обеспокоенность (A/CN.9/572, пункты 99-101). На этой сессии Рабочая группа завершила свои обсуждения принятием решения о том, что она не возражает против включения положения о СМЛП в проект документа при условии разъяснения вопросов, касающихся применения проекта документа к договорам об организации перевозок в целом. Далее Рабочая группа постановила уделить особое внимание подготовке определения СМЛП и защите интересов мелких грузоотправителей и третьих сторон, при необходимости еще раз рассмотреть вопрос об изучении тех проектов положений проекта конвенции, если такие положения будут включены, которые должны применяться в обязательном порядке в контексте СМЛП. И наконец, Рабочая группа предложила авторам первоначального предложения о СМЛП провести работу совместно с другими заинтересованными делегациями в целях уточнения определения СМЛП (A/CN.9/572, пункт 104).

238. Рабочая группа возобновила обсуждение вопроса о свободе договора в связи с соглашениями о морских линейных перевозках на своей пятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 18-28 апреля 2005 года). На этой сессии Рабочая группа была проинформирована о результатах консультаций, проведенных в ответ на просьбу, сформулированную на ее четырнадцатой сессии. На этом этапе было выдвинуто предположение о том, что, поскольку соглашение о морских линейных перевозках представляет собой один из видов договоров об организации перевозок, в соответствующие положения в документе A/CN.9/WG.III/WP.44 и в проекты статей 88 и 89 могут быть внесены изменения, направленные на то, чтобы охватить СМЛП подходом, применявшимся в то время в отношении договоров об организации перевозок в связи с вопросами о сфере действия проекта документа. Рабочая группа выразила свое согласие с этим предложением (A/CN.9/576, пункты 12 и 14-16). Затем Рабочая группа перешла к рассмотрению вопроса о том, каким образом следует учесть опасения, выраженные на ее предыдущей сессии в отношении условий, при которых может быть предусмотрена возможность отхода от положений проекта конвенции. Хотя было высказано мнение о том, что отхода от положений проекта конвенции не следует допускать ни при каких условиях, предложение разрешить отход при определенных обстоятельствах получило поддержку. Рабочая группа в целом согласилась со следующими четырьмя условиями, которые должны быть удовлетворены для разрешения на отход от проекта документа в случае договоров об организации перевозок или в случае отдельных партий груза, перевозимых по таким договорам: а) договор должен быть [взаимно согласован и] заключен в письменной или электронной форме; b) договор должен обязывать перевозчика предоставлять конкретную транспортную услугу; c) положение в договоре об организации перевозок, предусматривающее большие или меньшие обязанности, права, обязательства и ответственность, должно быть изложено в договоре и не может быть включено путем ссылки на другой документ; и d) договор не может быть [публичным прейскурантом цен или услуг перевозчика,] коносаментом, транспортным документом, электронной записью или квитанцией на груз или аналогичным документом, однако такие документы могут быть включены в договор путем ссылки в качестве элементов договора (A/CN.9/576, пункты 17-19). Рабочая группа пришла к рассмотрению вопросов о

том, следует ли включить в проект конвенции императивные положения, отход от которых не будет допускаться ни при каких условиях, и – в случае положительного ответа – какие положения должны быть таковыми. В этой связи Рабочая группа постановила, что императивным положением проекта документа, отход от которого допускаться не будет, должно быть обязательство о поддержании мореходного состояния судна (A/CN.9/576, пункты 17-19).

239. Рабочая группа обсудила вопрос о договорах об организации перевозок на своей семнадцатой сессии (Нью-Йорк, 3-13 апреля 2006 года) на основании пересмотренного варианта проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/ WP.56) и предложений о внесении поправок, которые были подготовлены в результате проведения неофициальных консультаций (A/CN.9/WG.III/ WP.61). На этой сессии было вновь обращено внимание на некоторые моменты, вызывающие обеспокоенность в связи с возможным злоупотреблением договорами об организации перевозок в целях отхода от положений проекта конвенции, особенно в случаях, когда договоры об организации перевозок связаны с крупными объемами грузов. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что подход, допускающий такую широкую свободу договора для отхода от положений императивной конвенции, может быть сочтен непоследовательным, и было высказано мнение о том, что вместо этого было бы предпочтительно перечислить конкретные положения, отход от которых будет допускаться. Другая точка зрения состояла в том, что сочетание пунктов 1 и 5 проекта статьи 95 и определения договоров об организации перевозок в проекте статьи 1 позволяет снять некоторые моменты, ранее вызывавшие обеспокоенность в связи с достаточностью защиты договаривающихся сторон. Было указано на еще один момент, вызвавший обеспокоенность и заключающийся в том, что хотя в целом определенная свобода договора и является желательной, а договоры об организации перевозок как таковые не обязательно вызывают возражения, проект пункта 1(b), вполне возможно, не обеспечивает достаточного уровня защиты для сторон таких договоров (A/CN.9/594, пункт 155). В общем, однако, в Рабочей группе была выражена решительная поддержка как режиму, предусматриваемому в проекте конвенции в целом для договоров об организации перевозок, так и пересмотренному тексту проекта пункта 95 (1), как он приводится в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/ WP.61. Было высказано мнение о том, что рамки договоров об организации перевозок обеспечивают надлежащее равновесие между необходимой коммерческой гибкостью для отхода в определенных ситуациях от положений проекта конвенции и обеспечением в то же время надлежащей защиты для сторон договора (A/CN.9/594, пункт 156). Затем Рабочая группа рассмотрела вопрос о желательности включения в режим договоров об организации перевозок согласно проекту конвенции положения, содержащего перечень абсолютно императивных норм, отход от которых не будет допускаться независимо от любых соглашений, такого как перечень, приведенный в проекте пункта 95 (4) в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/ WP.61. По поводу включения такого положения в проект конвенции были высказаны некоторые опасения, поскольку было сочтено, что впоследствии оно может быть использовано для толкования проекта конвенции таким образом, чтобы вновь ввести концепцию непреложных обязательств, использования которой столь тщательно стремились избежать при подготовке проектов положений. Вместе с тем решительную поддержку получило предложение о включении положения с перечислением императивных

норм, отход от которых в соответствии с режимом договоров об организации перевозок, предусмотренным в проекте конвенции, не будет допускаться ни при каких обстоятельствах. Было сочтено, что включение такого положения, как проект пункта 95 (4), является важной составной частью общего компромиссного предложения, призванного обеспечить достаточную защиту для договаривающихся сторон в рамках режима договоров об организации перевозок (A/CN.9/594, пункт 160). Что касается вопроса о том, какие положения следует включить в такой перечень, то было выражено согласие с тем, что все ссылки, содержащиеся в проекте пункта 95 (4) в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, следует сохранить в тексте (A/CN.9/594, пункт 161).

240. В последний раз Рабочая группа обсуждала вопросы, связанные с договорами об организации перевозок, на своей девятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 16-27 апреля 2007 года), когда она рассмотрела предложение, которое касалось внесения изменений в положения, относящиеся к договорам об организации перевозок, и которое состояло по сути из трех элементов (см. A/CN.9/WG.III/WP.88 и A/CN.9/612). Во-первых, было предложено изменить определение договоров об организации перевозок в пункте 2 проекта статьи 1, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, с тем чтобы предусмотреть минимальный срок и минимальное количество партий груза или, по крайней мере, чтобы потребовать, чтобы такие партии были "значительными". Во-вторых, было предложено, чтобы существенное условие юридической силы договора об организации перевозок (т.е. требование о том, чтобы он был "заключен на индивидуальной основе") и формальное условие юридической силы отступления от такого договора (т.е. требование о том, чтобы отступление было "прямо" оговорено), как это было предусмотрено в пункте 1 проекта статьи 89, приведенного в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, применялись совместно, а не альтернативно, с тем чтобы ясно указать, что обе стороны договора должны дать свое прямое согласие на отступление. В-третьих, было предложено, чтобы перечень вопросов, отступления от которых не допускаются, включавший в то время только обязательство перевозчика поддерживать судно в мореходном состоянии и обеспечить его надлежащее укомплектование экипажем (статья 16 (1)), а также утрату права на ограничение ответственности (статья 64), был дополнен ссылками на проект статьи 17 (основания ответственности перевозчика), проект статьи 62 (пределы ответственности), проект статьи 30 (основания ответственности грузоотправителя по договору перевозчиком), главу 5 (обязательства перевозчика) и проекты статей 28-30 и 33 (обязательства грузоотправителя по договору).

241. На этой сессии прозвучал ряд выступлений в поддержку данного предложения и было указано, что, даже если Рабочая группа согласится не со всеми этими элементами, по крайней мере должен быть обсужден вопрос о пересмотре определения договоров об организации перевозок, с тем чтобы сузить его охват и защитить мелких грузоотправителей, особенно с учетом потенциально весьма значительной доли международных перевозок, которая на практике может охватываться нынешним определением таких договоров (A/CN.9/616, пункт 163). В то же время в рамках Рабочей группы возобладало мнение о том, что текст, содержащийся в тогдашнем проекте статьи 89, отражал наилучший возможный консенсус в отношении решения, позволяющего урегулировать эти вызвавшие обеспокоенность моменты таким образом, который сохраняет практически и коммерчески значимую роль принципа

автономии сторон в контексте договоров об организации перевозок (A/CN.9/616, пункт 170). Было также отмечено, что ряд делегаций, которые в то время выступали против возобновления рассмотрения данного вопроса, ранее разделяли обеспокоенность, по меньшей мере, относительно некоторых из моментов, поднятых авторами поправок, и первоначально склонялись к установлению более жесткого режима применительно к свободе договора. Хотя эти делегации и не рассматривали проекты положений по этому вопросу как идеальное решение во всех отношениях, было указано, что наиболее важный момент, вызывавший у них обеспокоенность, а именно вопрос о защите третьих сторон, удовлетворительно решался положениями пункта 5 этого тогдашнего проекта статьи 89. Кроме того, было указано, что использование слов "серия партий" в определении договора об организации перевозок в пункте 2 проекта статьи 1 обеспечивает дополнительную защиту от риска одностороннего навязывания стандартных оговорок, предусматривающих отход от проекта конвенции, поскольку единоразовые или отдельные партии груза не будут охватываться определением "договора об организации перевозок" согласно проекту конвенции (A/CN.9/616, пункт 171).

242. После обширного обсуждения различных высказанных мнений Рабочая группа отклонила предложение возобновить обсуждение ранее согласованного компромиссного решения и одобрила текст проекта статьи 89, который был ранее принят в апреле 2006 года, как он приводится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.81 (A/CN.9/616, пункт 171).

Обсуждение на нынешней сессии

243. На основании ранее проведенного обсуждения Рабочая группа отметила, что ее согласие разрешить сторонам договоров об организации перевозок отходить, при соблюдении определенных условий, от положений проекта конвенции неуклонно подтверждалось всякий раз, когда Рабочая группа в прошлом обсуждала этот вопрос. Тем не менее в интересах достижения более широкого консенсуса в поддержку принципа свободы договора ряд делегаций предложил следующий пересмотренный текст проекта статьи 83:

"Статья 83. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок"

1. Невзирая на положения статьи 82, в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору об организации перевозок, к которому применяется настоящая Конвенция, может предусматривать более или менее значительные права, обязательства и ответственность, чем права, обязательства и ответственность, предусмотренные в настоящей Конвенции.

2. Отступление от положений настоящей Конвенции согласно пункту 1 имеет обязательную силу только в тех случаях, когда:

а) договор об организации перевозок содержит прямое указание на то, что он отступает от настоящей Конвенции;

б) договор об организации перевозок i) заключен на индивидуальной основе или ii) содержит прямое указание на разделы

договора об организации перевозок, в которых допускается такое отклонение;

с) грузоотправителю по договору предоставляется возможность заключить договор перевозки на условиях, предусмотренных настоящей Конвенцией, без каких-либо отклонений согласно настоящей статье, и он уведомляется о такой возможности; и

d) отступление от положений i) не включается путем ссылки на другой документ или ii) не включается в договор на типовых условиях, не являющихся предметом переговоров.

3. Общедоступный прейскурант цен и услуг перевозчика, транспортный документ, транспортная электронная запись или аналогичный документ не является договором об организации перевозок согласно пункту 1 настоящей статьи, но договор об организации перевозок может включать положения таких документов путем ссылки в качестве положений договора.

4. Пункт 1 настоящей статьи не применяется к правам и обязательствам, предусмотренным в подпунктах (1)(a) и (b) статьи 15 и статьях 30 и 33, а также к ответственности, возникающей в результате нарушения таких обязательств; пункт 1 настоящей статьи не применяется и к любой ответственности, возникающей в результате действия или бездействия, указанных в статье 64.

5. Если договор об организации перевозок отвечает требованиям, предусмотренным в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, то положения договора об организации перевозок, отступающие от положений настоящей Конвенции, применяются в отношениях между перевозчиком и любым лицом, иным, чем грузоотправитель по договору при условии, что:

a) такое лицо получило информацию, в которой прямо указано, что договор об организации перевозок отступает от положений настоящей Конвенции, и прямо соглашается на обязательность для него таких отступлений; и

b) такое согласие указано не только в общедоступном прейскуранте цен и услуг перевозчика, транспортном документе или транспортной электронной записи.

6. Сторона, утверждающая о наличии у нее права на отступление от положений настоящей Конвенции, несет бремя доказывания того, что условия для такого отступления были выполнены".

244. Было указано, что это предложение обеспечивает дополнительную прямую защиту грузоотправителей по договору, причем предполагалось, что внесенные в текст изменения позволят устранить вызвавшие обеспокоенность моменты, на которые указывалось в некоторых выступлениях в ходе предыдущих сессий Рабочей группы (см., например, A/CN.9/642, пункты 279 и 280, и A/CN.9/621, пункты 161-172). С учетом многих конкурирующих интересов, попытки сбалансировать которые предпринимались в рамках усилий по разъяснению концепций, отраженных в проекте статьи 83 в документе A/CN.9/WG.III/WP/101, была выражена решительная поддержка мнению о том, что на столь

продвинутом этапе обсуждений весьма мала вероятность того, что Рабочей группе удастся добиться настолько же удовлетворительного консенсуса в пользу другого решения. К Рабочей группе был обращен настоятельный призыв не предпринимать каких-либо попыток в этом направлении и не возвращаться к обсуждению предложений, которым в прошлом не удалось добиться широкой поддержки, поскольку это может в свою очередь обусловить неудачу в мобилизации достаточной поддержки улучшенного текста, предусматривающего расширение защиты грузоотправителей по договору. В отношении содержания данного предложения были представлены следующие разъяснения:

- пункт 1 был разделен на два подпункта, причем вводная часть бывшего текста проекта статьи 83 стала первым пунктом предложения;
- в пункте 2 предложения перечисляются совокупные предварительные условия для отступления от проекта конвенции;
- пункт 2 (с) представляет собой новый текст, предоставляющий грузоотправителям по договору возможность – и устанавливающий требование о том, чтобы они были уведомлены о такой возможности – заключить договор перевозки на условиях, отвечающих положениям проекта конвенции, без каких-либо отступлений;
- согласно пункту 2 (d) запрещается использование договоров присоединения применительно к установлению таких отступлений; и
- определение термина "договоры об организации перевозок" в пункте 2 проекта статьи 1 сохраняется без изменений.

245. Этому предложению была выражена решительная поддержка на том основании, что оно содержит ряд разъяснений предыдущего текста, которые играют ключевую роль в установлении надлежащего баланса прав грузоотправителей и перевозчиков в том, что касается заключения договоров об организации перевозок. Кроме того, было указано, что разъяснения и уточнения пересмотренного текста в значительной степени облегчают понимание данного положения и способствуют предоставлению грузоотправителям по договору общей защиты в отношении злоупотреблений на основании положений договора об организации перевозок. В частности, делегации, которые наиболее часто и последовательно выражали обеспокоенность относительно обеспечения надлежащей защиты грузоотправителям в положениях договоров об организации перевозок, ранее в ряде случаев выражали полное удовлетворение предлагаемыми уточнениями данного проекта статьи. В других выступлениях в поддержку предложенного текста была подчеркнута важность отыскания надлежащих и гибких средств реализации принципа автономии сторон с тем, чтобы обеспечить успешность современной транспортной конвенции при одновременных гарантиях того, чтобы любая сторона, интересы которой открыты для риска злоупотреблений, получила надлежащую защиту.

246. Тем не менее некоторые делегации выразили свое разочарование, поскольку, хотя они и приветствовали усилия по укреплению защиты грузоотправителей, лежащие в основе предложения по уточнению проекта статьи 83, для надлежащей защиты этих сторон необходимо, по их мнению, предпринять дальнейшие усилия. Было упомянуто об исторической несбалансированности рыночных позиций, которая привела к постепенному

внедрению императивного правового регулирования, что в конечном итоге стало обычной практикой для всех предыдущих конвенций, касающихся морской перевозки грузов. Была высказана точка зрения о том, что даже в соответствии с уточненным текстом у сильных сторон по-прежнему остается возможность навязать свою волю более слабым интересам, например, мелким грузоотправителям. Было указано, что сокращение фрахтовых ставок, которое может произойти в результате применения договоров об организации перевозок, будет компенсировано более высокими страховыми ставками для грузоотправителей по договору наряду с невыгодными для них положениями о юрисдикции и возможным отсутствием рыночного выбора. В целях устранения этой, как было указано, сохраняющейся несбалансированности были внесены следующие предложения, получившие определенную поддержку:

- предусмотреть более четкое определение договоров об организации перевозок в проекте статьи 1 (2), что потребует указания минимального количества партий, например 5, или контейнеров, например 500;
- придать условиям, устанавливаемым в пункте 2 (b), совокупный характер путем замены союза "или" между подпунктами (i) и (ii) в пересмотренном тексте союзом "и";
- пересмотреть вводную часть пункта 2 путем замены слова "отступление" словами "договор об организации перевозок" с тем, чтобы четко показать, что в случае несоблюдения условий для отступления от положений проекта конвенции обязательной силы будет лишаться весь договор об организации перевозок; и
- исключить слова "на индивидуальной основе" из пункта 2 (b) (i).

247. Хотя позиция тех делегаций, которые считают, что уточненный текст не является достаточным шагом вперед с точки зрения защиты грузоотправителей по договору, была встречена с определенным пониманием, было высказано мнение о том, что включение конкретных цифровых показателей в определение термина "договор об организации перевозок" сопряжено с опасностью, поскольку это приведет к неопределенности. Если, например, фактически было перевезено меньшее число контейнеров, чем это было указано в договоре об организации перевозок, то будет ли этот договор впоследствии ретроактивно сочтен не имеющим силы? Кроме того, было указано, что любой грузоотправитель по договору, который будет неудовлетворен условиями предложенного договора об организации перевозок, всегда имеет право заключить соглашение о перевозке на стандартных условиях. Кроме того, было отмечено, что тот факт, что согласно пункту 2 отступление от соответствующих положений не будет иметь обязательной силы, если не были соблюдены соответствующие условия, означает на практике, что весь договор будет регулироваться положениями проекта конвенции, поскольку любые отступления от них не будут иметь обязательной силы. Было также указано, что глава о юрисдикции будет иметь обязательную силу только для договаривающихся государств, которые заявили о такой силе этой главы, и что, таким образом, неблагоприятный характер соглашения о выборе суда не должен создавать особых проблем.

248. Ряд делегаций высказали мнение о том, что предложенные уточнения проекта статьи 83 являются полезным, хотя и недостаточным первым шагом к удовлетворению их обеспокоенности относительно возможных последствий договоров об организации перевозок для мелких грузоотправителей. В то же время общее мнение Рабочей группы состояло в том, что предложенный уточненный текст проекта статьи 83 является улучшением по сравнению с предыдущим текстом и заслуживает принятия. Кроме того, в рамках Рабочей группы был подчеркнут тот факт, что на предыдущих сессиях она утвердила подход, предусматривающий включение в проект конвенции положений о договорах об организации перевозок (в последний раз – см. A/CN.9/621, пункты 161-172), и что в отсутствие достаточного консенсуса пересматривать данное решение не следует.

249. После подробного обсуждения предложения об уточнении текста проекта статьи 83 Рабочая группа одобрила содержание текста проекта статьи 83, приведенного в пункте 243 выше, и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Определение термина "договор об организации перевозок" в пункте 2 проекта статьи 1

250. Хотя авторы предложенного уточненного текста проекта статьи 83 настаивали, что один из ключевых компонентов этого компромисса заключается в том, чтобы определение термина "договор об организации перевозок" в проекте статьи 1 (2) было оставлено без изменений, существенное меньшинство делегаций придерживалось мнения о том, что это определение следует пересмотреть. Доводы в пользу этой позиции состояли в том, что нынешнее определение является излишне расплывчатым, а все стороны будут заинтересованы в том, чтобы точно знать, что именно является условием для применения положения о договоре об организации перевозок. Кроме того, было сочтено, что пороговые условия для использования договоров об организации перевозок должны быть установлены на уровне, достаточно высоком для того, чтобы исключить их применение в отношении мелких грузоотправителей, независимо от дополнительных защитительных положений, включенных в уточненный текст проекта статьи 83.

251. В дополнение к предложению об изменении определения термина "договор об организации перевозок", указанному в пункте 246 выше, были внесены следующие другие предложения об изменениях:

- вместо формулировки "указанное количество груза" в тексте следует говорить о "значительном количестве груза"; и
- упомянутое указанное количество груза должно составлять 600 000 тонн, а требуемое минимальное количество партий груза – 5.

252. Хотя, по мнению существенного меньшинства делегаций, в определение термина "договор об организации перевозок" следует внести изменения, возможно аналогичные тем, которые были предложены в вышестоящем пункте, достаточного консенсуса относительно изменения нынешнего определения достигнуто не было. К Рабочей группе был обращен настоятельный призыв реалистично подойти к вопросу о том, каких результатов можно достичь в этой связи. Было указано, что предложения об изменении данного определения,

особенно путем включения указания минимального объема партий груза, ниже которого отступления от конвенции допускаться не будут, ранее уже рассматривались и отклонялись и что нет никаких оснований ожидать, что эти предложения могут быть приняты на нынешнем этапе.

253. Рабочая группа одобрила содержание определения термина "договор об организации перевозок" в пункте 2 проекта статьи 1 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 84. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов

254. Был затронут вопрос о целесообразности сохранения в пункте (а) ссылки на "морскую исполняющую сторону", поскольку "исполняющая сторона" уже включена в текст посредством ссылки на "лицо, указанное в статье 19". Было отмечено, что сохранение конкретной ссылки на "морскую исполняющую сторону" демонстрирует намерение Рабочей группы ограничить применение этого положения данной стороной, а исключение этого выражения распространяет такое применение на все "исполняющие стороны". Рабочая группа решила, что данное положение должно распространяться на все исполняющие стороны и что сохранение ссылки на "морскую исполняющую сторону" может создавать путаницу, поэтому ее следует исключить.

255. С учетом исключения вышеуказанной ссылки Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 84 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 17 – Вопросы, не регулируемые настоящей Конвенцией

256. Было высказано мнение, что название главы "Вопросы, не регулируемые настоящей Конвенцией" лучше сформулировать в положительном смысле, например "Вопросы, регулируемые другими документами" или же просто "Другие документы". Рабочая группа решила, что вопрос о целесообразности изменения названия главы 17 рассмотрит редакционная группа.

Проект статьи 85. Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта

257. Для обеспечения ясности в отношении взаимосвязи проекта статьи 85 с проектом статьи 27 было предложено включить в проект статьи 85 ссылку на проект статьи 27, изложенную в следующей редакции: "без ущерба для статьи 27". Вместе с тем было отмечено, что изменение подхода Рабочей группы в проекте статьи 27 не затрагивает более коллизии положений конвенций, а означает формирование сетевого подхода на основе гипотетического договора. Было поддержано мнение, что как таковая перекрестная ссылка на проект статьи 27 является излишней.

258. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 85 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 86. Общее ограничение ответственности

259. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 86 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 87. Общая авария

260. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 87 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 88. Пассажиры и багаж

261. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 88 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 89. Ущерб, причиненный ядерным инцидентом

262. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что подпункт (а) проекта статьи 89 содержит ссылку не только на действующие конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб, но и на более поздние поправки к этим конвенциям или на будущие конвенции. Было отмечено, что в некоторых государствах законодательство строго запрещает такие "динамичные ссылки", разрешающие государству быть связанным будущими изменениями или будущими документами. Хотя эта обеспокоенность встретила определенное понимание, было отмечено, что аналогичный подход используется также в пункте 5 статьи 25 Гамбургских правил в отношении пересмотренных конвенций или поправок к ним и что на практике такой подход приемлем. Было также отмечено, что вводная часть проекта статьи 89 регулирует любую потенциальную проблему, поскольку она ограничивает действие положения случаями, когда оператор ядерной установки несет ответственность за ущерб и, следовательно, требует, чтобы новая конвенция или поправки к конвенции вступили в силу в данном конкретном государстве. Несмотря на предложение о редакционных методах решения этой потенциальной проблемы, Рабочая группа пришла к выводу, что такие решения являются излишними.

263. Кроме того, было отмечено, что во вводной части проекта статьи 89 упоминается "оператор ядерной установки". Было внесено предложение о рассмотрении редакционной группой более точной формулировки, например формулировки "если перевозчик считается оператором ядерной установки и несет ответственность".

264. С учетом такого возможного изменения Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 89 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Глава 18 – Заключительные положения**Проект статьи 90. Депозитарий**

265. Проект статьи 90 не вызвал замечаний. Рабочая группа одобрила его содержание и передала на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 91. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение

266. Был затронут вопрос в отношении обоснования открытия проекта конвенции для подписания одновременно с датой открытия для присоединения, как это предусмотрено в пункте 3 проекта статьи 91. Было отмечено, что согласно обычной практике любая конвенция открывается для присоединения только по истечении срока, предусмотренного для ее подписания. В ответ было указано, что согласно практике Организации Объединенных Наций заключительные положения должны представляться для изучения в Секцию международных договоров Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций, которая исполняет депозитарные функции Генерального секретаря, и что Секретариат обеспечивает соответствие заключительных положений депозитарной практике.

267. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 91 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 92. Денонсация других конвенций

268. В ответ на заданный вопрос внимание Рабочей группы было обращено на то, что нынешний текст проекта статьи 92 был сформулирован после тщательного обсуждения и что Рабочая группа решила руководствоваться в пункте 3 тем же подходом, что и в пункте 1 статьи 31 Гамбургских правил (см. A/CN.9/642, пункты 221-227). Было отмечено, что для вступления в силу проекта конвенции требуется денонсация предыдущих конвенций, с тем чтобы не допустить возникновения для государств какого-либо правового вакуума.

269. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 92 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 93. Оговорки

270. Проект статьи 93 не вызвал замечаний. Рабочая группа одобрила его содержание и передала на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 94. Процедура и последствия заявлений

271. Был затронут вопрос о целесообразности сохранения в пункте 5 проекта статьи 94 ссылки на изменение. Было отмечено, что ссылка на возможность отзыва изменения не применяется в равной степени к различным заявлениям, упомянутым в пункте 5 проекта статьи 94, поскольку заявления согласно проектам статей 77 и 81 могут только делаться или отзываться, а заявления согласно проектам статей 95 и 96 могут делаться, изменяться или отзываться. В этой связи было предложено включить в пункт 5 проекта статьи 94 соответствующие перекрестные ссылки на заявления согласно проектам статей 95 и 96.

272. С учетом вышеуказанного изменения пункта 5 Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 94 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 95. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц

273. Проект статьи 95 не вызвал замечаний. Рабочая группа одобрила его содержание и передала на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 96. Участие региональных организаций экономической интеграции

274. Проект статьи 96 не вызвал замечаний. Рабочая группа одобрила его содержание и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 97. Вступление в силу

Общие замечания

275. Рабочая группа была проинформирована о том, что проект статьи 97 подробно обсуждался в ходе ее предыдущей сессии (см. A/CN.9/642, пункты 264-271). Было отмечено, что пункты 1 и 2 проекта статьи 97 содержат два набора альтернативных вариантов: период времени после даты сдачи на хранение последней ратификационной грамоты до вступления в силу конвенции и число ратификационных грамот или документов о принятии, утверждении или присоединении, требуемое для вступления конвенции в силу.

Требуемое число ратификаций

276. Было вновь обращено внимание на тот факт, что на предыдущей сессии Рабочей группы обсуждались мнения о необходимости большого числа ратификаций, например тридцати, и мнения о необходимости меньшего числа ратификаций, примерно трех или пяти (см. A/CN.9/642, пункты 265-269). В целом в качестве основного довода в пользу большого числа ратификаций приводилась необходимость избежания появления новых различий в международных режимах, регулирующих морскую перевозку грузов, а в пользу меньшего числа ратификаций – необходимость обеспечения быстрого вступления в силу проекта конвенции для тех государств, которые желают быстрого введения в действие нового режима. Сторонники обеих позиций представили предложения, направленные на достижение консенсуса: согласно одному предложению для вступления в силу проекта конвенции требуется 20 ратификаций, а согласно другому – 10. Широкую поддержку получило первое предложение.

Срок для вступления в силу

277. Фактически единодушную поддержку получило предложение о сохранении срока в один год после сдачи на хранение последней ратификационной грамоты для вступления проекта конвенции в силу.

Выводы Рабочей группы

278. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 97 и передала его на рассмотрение редакционной группе при условии внесения в пункты 1 и 2 следующих изменений:

- снять квадратные скобки вокруг выражения "одного года" и сохранить это выражение;
- исключить слова "шести месяцев" и квадратные скобки вокруг них;
- снять квадратные скобки вокруг слова "двадцатой" и сохранить это слово; и
- исключить слово "пятой" и квадратные скобки вокруг него.

Проект статьи 98. Пересмотр и внесение поправок

279. Был затронут вопрос о том, следует ли предусмотреть в проекте статьи 98 автоматический срок, а именно 5 лет после вступления проекта конвенции в силу, по истечении которого будет рассматриваться вопрос о пересмотре конвенции или внесении в нее поправок. В ответ было отмечено, что проект статьи 98 в полной мере соответствует подходу, принятому в статье 32 Гамбургских правил, поэтому необходимость в таком требовании не возникает.

280. Рабочая группа одобрила содержание проекта статьи 98 и передала его на рассмотрение редакционной группе.

Проект статьи 99. Изменение сумм ограничения

281. Рабочая группа отложила рассмотрение содержания проекта статьи 99 до достижения договоренности в отношении компромиссного пакета положений, касающихся ограничения ответственности (см. пункты 183-188 и 196-203 выше). Выполняя свою договоренность в отношении компромиссного пакета положений, Рабочая группа решила исключить проект статьи 99.

Проект статьи 100. Денонсация настоящей Конвенции

282. Проект статьи 100 не вызвал замечаний. Рабочая группа одобрила его содержание и передала на рассмотрение редакционной группе.

Название проекта конвенции

283. Внимание Рабочей группы было вновь обращено на то, что название проекта конвенции все еще содержит два набора вариантов в квадратных скобках и что необходимо принять окончательное решение.

284. В ходе последующего обсуждения широкую поддержку получило предложение о снятии квадратных скобок вокруг слова "морской" для указания отличия настоящего проекта конвенции от автомобильных или железнодорожных перевозок.

Предложение об исключении слов "полностью или частично"

285. Было внесено предложение об исключении из названия проекта конвенции слов "полностью или частично", поскольку данный проект конвенции является не конвенцией о чисто смешанных перевозках, а конвенцией о преимущественно морских перевозках. Было отмечено, что формулировка "полностью или частично" является громоздкой и что ни в какой другой конвенции, охватывающей различные виды перевозок, такая формулировка не используется. Было также указано, что использование слов "полностью или частично", как

представляется, утяжеляет название и что практические соображения требуют, чтобы название было как можно более коротким. Это предложение получило определенную поддержку.

Предложение о снятии квадратных скобок вокруг слов "полностью или частично"

286. Было внесено другое предложение о сохранении слов "полностью или частично" и снятии квадратных скобок вокруг них, поскольку в этом случае название будет лучше отражать содержание проекта конвенции как конвенции с элементом морской перевозки, охватывающей перевозку грузов "от двери до двери". Было отмечено, что сфера применения проекта конвенции широко обсуждалась и что было принято решение о подготовке конвенции с элементом морской перевозки. Была также подчеркнута важность проведения различия между конвенцией, охватывающей один вид перевозок, и конвенцией с элементом морской перевозки для указания отличия настоящего проекта конвенции от других международных документов. Было также отмечено, что не следует придавать слишком большого значения многословности названия, поскольку международные конвенции, как правило, называются по имени города, в котором происходит их официальное принятие. Предложение об исключении квадратных скобок вокруг слов "полностью или частично" получило широкую поддержку.

Предложение о включении слова "международной"

287. Рабочая группа одобрила предложение о включении перед словом "перевозки" слова "международной" для отражения международного характера перевозки.

Предложение о включении слова "договоре"

288. Было также предложено включить после слов "конвенция о" слово "договоре", с тем чтобы подчеркнуть основной элемент проекта, которым является договор перевозки в отличие от других конвенций, например КМПЖ, в которой основное внимание также уделяется согласованным техническим аспектам, или Гаагские правила, которые регулируют перевозки только в случае выдачи коносамента. Было также отмечено, что включение в заголовок слова "договоре" подчеркнет, что проект конвенции касается частного международного права, а не публичного международного права. Кроме того, было указано, что включение в название слова "договоре" отразит самую последнюю практику в отношении международных транспортных конвенций.

Выводы, сделанные Рабочей группой в отношении названия проекта конвенции

289. С учетом включения выражения "договоре о ... международной" и снятия квадратных скобок вокруг слов "полностью или частично" и "морской" Рабочая группа одобрила название проекта конвенции и передала его на рассмотрение редакционной группе.

III. Прочие вопросы

Планирование будущей работы

290. Рабочая группа отметила, что ее работа завершена и что проект конвенции, приведенный в приложении к настоящему докладу, будет распространен среди правительств для замечаний и будет представлен Комиссии для возможного одобрения на ее сорок первой сессии, проведение которой запланировано в Нью-Йорке 16 июня – 3 июля 2008 года.

Приложение

Проект конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

Для целей настоящей Конвенции:

1. "Договор перевозки" означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Такой договор предусматривает морскую перевозку и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке.

2. "Договор об организации перевозок" означает договор перевозки, который предусматривает перевозку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока. Такое указание количества груза может включать минимальное количество, максимальное количество или определенный диапазон.

3. "Линейная перевозка" означает транспортные услуги, которые являются общедоступными через публичное оповещение или аналогичным образом, и включает перевозку на судах, которые ходят по регулярному графику между указанными портами в соответствии с общедоступными расписаниями рейсов.

4. "Нелинейная перевозка" означает любую перевозку, которая не является линейной перевозкой.

5. "Перевозчик" означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем по договору.

6. а) "Исполняющая сторона" означает любое лицо, помимо перевозчика, которое исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки груза, ухода за ним, разгрузки или сдачи груза в той мере, в какой такое лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под надзором или контролем перевозчика.

б) "Исполняющая сторона" не включает любое лицо, которое нанято, прямо или косвенно, грузоотправителем по договору, документарным грузоотправителем, контролирующей стороной или грузополучателем вместо перевозчика.

7. "Морская исполняющая сторона" означает исполняющую сторону в той мере, в какой она выполняет или обязуется выполнить любые обязательства перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки на морское судно и его убытием из порта разгрузки морского судна. Сухопутный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он исполняет или обязуется исполнить свои услуги исключительно в районе порта.

8. "Грузоотправитель по договору" означает лицо, которое заключает договор перевозки с перевозчиком.

9. "Документарный грузоотправитель" означает иное, чем грузоотправитель по договору, лицо, которое соглашается быть поименованным "грузоотправителем по договору" в транспортном документе или транспортной электронной записи.

10. "Держатель" означает:

а) лицо, которое владеет оборотным транспортным документом и, i) 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 ii) если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, является предъявителем такого документа; или

б) лицо, которому была выдана или передана обратная транспортная электронная запись в соответствии с процедурами, предусмотренными в пункте 1 статьи 9.

11. "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза в соответствии с договором перевозки или транспортным документом или транспортной электронной записью.

12. "Право контроля над грузом" означает право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении груза в соответствии с главой 10.

13. "Контролирующая сторона" означает лицо, которое в соответствии со статьей 53 имеет право контроля над грузом.

14. "Транспортный документ" означает документ, который выдан в соответствии с договором перевозки перевозчиком или исполняющей стороной и который:

а) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и

б) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор.

15. "Оборотный транспортный документ" означает транспортный документ, в котором указано – с помощью таких формулировок, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким документам, в качестве имеющих аналогичные последствия – что груз был передан приказу грузоотправителя по договору, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является "необоротным" или "не подлежащим передаче".

16. "Необоротный транспортный документ" означает транспортный документ, иной, чем оборотный транспортный документ.

17. "Электронное сообщение" означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных,

оптических, цифровых или аналоговичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования.

18. "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:

- a) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и
- b) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор.

19. "Оборотная транспортная электронная запись" означает транспортную электронную запись,

- a) в которой указано – в результате таких заявлений, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих заявлений, признанных в праве, применимом к таким записям, в качестве имеющих аналогичные последствия – что груз был передан приказу грузоотправителя по договору или приказу грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является "необоротной" или "не подлежащей передаче", и

- b) которая используется в соответствии с требованиями пункта 1 статьи 9.

20. "Необоротная транспортная электронная запись" означает транспортную электронную запись, которая не является оборотной транспортной электронной записью.

21. "Выдача" оборотной транспортной электронной записи означает выдачу такой записи в соответствии с процедурами, которые обеспечивают распространение на эту запись исключительного контроля с момента ее создания до момента утраты ею юридической силы или действительности.

22. "Передача" оборотной транспортной электронной записи означает передачу исключительного контроля над такой записью.

23. "Договорные условия" означают любую информацию, касающуюся договора перевозки или груза (включая положения, указания, подписи и индоссаменты), которые содержатся в транспортном документе или в транспортной электронной записи.

24. "Груз" означает имущество, товары и предметы любого рода, которые перевозчик обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки, и включает упаковку и любое оборудование и контейнер, которые не предоставляются перевозчиком или от его имени.

25. "Морское судно" означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов.

26. "Контейнер" означает любой тип грузовых контейнеров, пригодную для транспортировки цистерну или платформу, съемный каркасный кузов или любую подобную тару, используемую для объединения груза, а также любое вспомогательное приспособление для такой тары.

27. "Фрахт" означает вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за перевозку груза в соответствии с договором перевозки.

28. "Домициль" означает а) место, в котором 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 центральной зарегистрированной конторы, в зависимости от того, что применимо, ii) место пребывания центральной администрации или iii) место ведения основной деятельности, и б) обычное местожительство физического лица.

29. "Компетентный суд" означает суд в Договариваемом государстве, который в соответствии с правилами о внутреннем распределении компетенции между судами данного государства, может осуществлять компетенцию по спору.

Статья 2. Толкование настоящей Конвенции

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении и проявлению добросовестности в международной торговле.

Статья 3. Требования в отношении формы

Уведомления, подтверждение, согласие, договоренность, заявление и другие сообщения, указанные в пункте 2 статьи 20, пунктах 1-3 статьи 24, подпунктах 1(b), (c) и (d) статьи 38, подпункте 4(b) статьи 42, статье 46, пункте 3 статьи 50, подпункте 1(b) статьи 53, пункте 1 статьи 61, статье 65, статье 68, а также пунктах 2 и 5 статьи 82, должны составляться в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такое средство используется с согласия лица, которое его направляет, и лица, которому оно направляется.

Статья 4. Применимость возражений и пределов ответственности

1. Любое положение настоящей Конвенции, которое может предусматривать возражения или пределы ответственности перевозчика, применяется в рамках любого судебного или арбитражного разбирательства, независимо от того, основывается ли иск на договоре, деликте или ином правоосновании, которое возбуждено по поводу потери или повреждения груза, охватываемого договором перевозки, или задержки в сдаче такого груза, либо нарушения любого другого обязательства по настоящей Конвенции в отношении:

- а) перевозчика или морской исполняющей стороны;
- б) капитана, экипажа или любого другого лица, которое исполняет услуги на борту судна; или

с) служащих перевозчика или морской исполняющей стороны.

2. Любое положение настоящей Конвенции, которое может предусматривать для грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя возражение, применяется в рамках любого судебного или арбитражного разбирательства, независимо от того, основывается ли иск на договоре, деликте или ином правоосновании, которое возбуждено в отношении грузоотправителя по договору, документарного грузоотправителя или их подрядчиков, агентов или служащих.

ГЛАВА 2. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 5. Общая сфера применения

1. С учетом положений статьи 6 настоящая Конвенция применяется к договорам перевозки, по которым место получения груза и место сдачи груза находятся в разных государствах и порт погрузки для морской перевозки и порт разгрузки для этой же морской перевозки находятся в разных государствах, если согласно договору перевозки в каком-либо Договариваемом государстве находится любое одно из следующих мест:

- а) место получения груза;
- б) порт погрузки;
- с) место сдачи груза; или
- д) порт разгрузки.

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

Статья 6. Конкретные исключения

1. Настоящая Конвенция не применяется в отношении следующих договоров при линейных перевозках:

- а) чартеры; и
- б) другие договоры на использование морского судна или любого пространства на нем.

2. Настоящая Конвенция не применяется в отношении договоров перевозки при нелинейных перевозках за исключением случаев, когда:

- а) не существует чартера или другого договора между сторонами на использование морского судна или любого пространства на нем; и
- б) транспортный документ или транспортная электронная запись выданы.

Статья 7. Применение в отношении определенных сторон

Невзирая на положения статьи 6, настоящая Конвенция применяется в отношениях между перевозчиком и грузополучателем, контролирующей

стороной или держателем, которые не являются первоначальной стороной чартера или другого договора перевозки, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции. Однако настоящая Конвенция не применяется в отношениях между первоначальными сторонами договора перевозки, исключенного согласно статье 6.

ГЛАВА 3. ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

Статья 8. Использование и последствия транспортных электронных записей

С учетом требований, установленных в настоящей Конвенции:

- a) все, что подлежит включению в транспортный документ в соответствии с настоящей Конвенцией, может быть записано в транспортной электронной записи при условии, что выдача или последующее использование транспортной электронной записи осуществляется с согласия перевозчика и грузоотправителя по договору; и
- b) выдача транспортной электронной записи, исключительный контроль над нею или ее передача имеет такие же последствия, как и выдача транспортного документа, владение им или его передача.

Статья 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей

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

- a) метод выдачи и передачи этой записи предполагаемому держателю;
- b) подтверждение в отношении сохранения целостности оборотной транспортной электронной записи;
- c) способ, с помощью которого держатель в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем; и
- d) способ направления подтверждения того, что сдача груза держателю осуществлена или что в соответствии с пунктом 2 статьи 10 или подпунктами (a)(ii) и (c) статьи 49 транспортная электронная запись полностью утратила юридическую силу или действительность.

2. Процедуры, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи, указываются в договорных условиях и предусматривают возможность беспрепятственного удостоверения.

Статья 10. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи

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

а) держатель передает оборотный транспортный документ или все его экземпляры, если было выдано более одного экземпляра, перевозчику;

б) перевозчик выдает держателю оборотную транспортную электронную запись, которая содержит заявление о том, что она заменяет оборотный транспортный документ; и

с) оборотный транспортный документ утрачивает затем юридическую силу или действительность.

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

а) перевозчик выдает держателю взамен транспортной электронной записи оборотный транспортный документ, который содержит заявление о том, что он заменяет оборотную транспортную электронную запись; и

б) транспортная электронная запись утрачивает затем юридическую силу или действительность.

ГЛАВА 4. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 11. Перевозка и сдача груза

Перевозчик, с учетом положений настоящей Конвенции и в соответствии с условиями договора перевозки, перевозит груз до места назначения и сдает его грузополучателю.

Статья 12. Период ответственности перевозчика

1. Период ответственности перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции начинается с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки и заканчивается в момент сдачи груза.

2. а) Если право или нормативные акты места получения груза требуют, чтобы груз был передан какому-либо органу или другой третьей стороне, у которых перевозчик может его получить, период ответственности перевозчика начинается с момента получения перевозчиком груза от этого органа или другой третьей стороны.

б) Если право или нормативные акты места сдачи груза требуют, чтобы перевозчик передал груз какому-либо органу или другой третьей стороне, у которых грузополучатель может его получить, период ответственности перевозчика заканчивается в момент передачи перевозчиком груза этому органу или другой третьей стороне.

3. Для целей определения периода ответственности перевозчика стороны могут согласовать момент и место получения и сдачи груза, однако положение в договоре перевозки не имеет силы в той мере, в какой оно предусматривает, что:

а) момент получения груза наступает после начала его первоначальной погрузки согласно договору перевозки; или

б) момент сдачи груза наступает до завершения его окончательной разгрузки согласно договору перевозки.

Статья 13. Перевозка за рамками договора перевозки

По просьбе грузоотправителя по договору, перевозчик может согласиться выдать единый транспортный документ или транспортную электронную запись, включающие конкретно указанную перевозку, которая не охватывается договором перевозки и в отношении которой он не принимает на себя обязательство перевезти груз. В таком случае периодом ответственности перевозчика за груз является только период, охватываемый договором перевозки.

Статья 14. Конкретные обязательства

1. Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определено в статье 12 и с учетом статьи 27, обеспечивает надлежащее и тщательное получение, погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним, а также его выгрузку и сдачу.

2. Невзирая на положения пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для других положений главы 4 и глав 5-7, перевозчик и грузоотправитель по договору могут договориться о том, что погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза должны выполняться грузоотправителем по договору, документарным грузоотправителем или грузополучателем. Такая договоренность указывается в договорных условиях.

Статья 15. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса

Перевозчик обязан до, в начале и в ходе морского рейса проявлять надлежащую осмотрительность в целях:

- а) обеспечения и поддержания мореходного состояния морского судна;
- б) надлежащего укомплектования экипажа, оснащения и снабжения судна и поддержания такого укомплектования экипажа, оснащения и снабжения морского судна в течение всего рейса; и
- с) обеспечения и поддержания надлежащего состояния и безопасности трюмов и всех других частей морского судна, на котором перевозится груз, включая любые контейнеры, предоставленные перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его получения, перевозки и обеспечения сохранности.

Статья 16. Груз, который может стать опасным

Невзирая на положения статей 11 и 14, перевозчик или исполняющая сторона может отказаться получать груз или производить его погрузку и может принять такие другие меры, какие являются разумными, включая выгрузку, уничтожение или обезопасивание груза, если данный груз представляет или, как можно разумно предполагать, будет представлять реальную опасность для

людей, имущества или окружающей среды в период ответственности перевозчика.

Статья 17. Пожертвование грузом во время морского рейса

Невзирая на положения статей 11, 14 и 15, перевозчик или исполняющая сторона может пожертвовать грузом в море, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях защиты от неизбежной опасности человеческой жизни или другого имущества, являющегося элементом единого предприятия.

**ГЛАВА 5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПОТЕРЮ ИЛИ
ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА ИЛИ ЗАДЕРЖКУ В ЕГО СДАЧЕ**

Статья 18. Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за потерю или повреждение груза, а также задержку в его сдаче, если истец докажет, что потеря, повреждение или задержка или же вызвавшее их или способствовавшее им событие или обстоятельство имели место в период ответственности перевозчика, как это определено в главе 4.

2. Перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности согласно пункту 1 настоящей статьи, если он докажет, что причина или одна из причин потери, повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 19.

3. Перевозчик также полностью или частично освобождается от ответственности согласно пункту 1 настоящей статьи, если он, в качестве альтернативы доказыванию отсутствия вины, как это предусматривается в пункте 2 настоящей статьи, докажет, что потерю, повреждение или задержку вызвало или им способствовало одно или несколько из нижеперечисленных событий или обстоятельств:

- a) непреодолимая сила;
- b) риски, опасности и несчастные случаи 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, публичных органов, правителей или людей или создаваемые ими препятствия, включая задержание, арест или конфискацию не по вине перевозчика или любого лица, указанного в статье 19;
- e) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;
- f) пожар на морском судне;
- g) скрытые дефекты, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной осмотрительности;

h) действие или бездействие грузоотправителя по договору, документарного грузоотправителя, контролирующей стороны или любого другого лица, за действия которого грузоотправитель по договору или документарный грузоотправитель несут ответственность согласно статье 34 или 35;

i) погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза, выполненные на основании договоренности, достигнутой в соответствии с пунктом 2 статьи 14, если только перевозчик или исполняющая сторона не осуществляют такую деятельность от имени грузоотправителя по договору, документарного грузоотправителя или грузополучателя;

j) потеря объема или веса либо любая другая потеря или повреждение, возникшие из-за внутренне присущих грузу дефектов, природы или скрытых недостатков груза;

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 во исполнение правомочий, предусмотренных в статьях 16 и 17.

4. Невзирая на положения пункта 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность за весь ущерб или его часть от потери, повреждения или задержки:

a) если истец докажет, что вина перевозчика или какого-либо лица, указанного в статье 19, вызвала событие или обстоятельство, на которые ссылается перевозчик, или способствовала ему; или

b) если истец докажет, что иное событие или обстоятельство, чем перечисленные в пункте 3 настоящей статьи, способствовали потере, повреждению или задержке, и перевозчик не может доказать, что это событие или обстоятельство не могут быть отнесены на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 19.

5. Перевозчик, невзирая на положения пункта 3 настоящей статьи, также несет ответственность за весь ущерб или его часть от потери, повреждения или задержки, если:

a) истец докажет, что потеря, повреждение или задержка были вызваны или, вероятно, вызваны, или им способствовали i) немореходное состояние морского судна; ii) ненадлежащее укомплектование экипажа, оснащение или снабжение морского судна; или iii) тот факт, что трюмы или другие части морского судна, в которых перевозится груз (включая любые контейнеры, предоставленные перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз), не находились в должном или безопасном состоянии для получения, перевозки и хранения груза; и

б) перевозчик не может доказать либо, что потеря, повреждение или задержка не были вызваны любым из событий или обстоятельств, указанных в подпункте 5(а) настоящей статьи, либо, что он выполнил свое обязательство проявлять надлежащую осмотрительность согласно статье 15.

6. Когда перевозчик частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, перевозчик несет ответственность только в той части, в какой такая потеря, повреждение или задержка могут быть отнесены на счет события или обстоятельства, за которые он несет ответственность согласно настоящей статье.

Статья 19. Ответственность перевозчика за других лиц

Перевозчик несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием:

- а) любой исполняющей стороны;
- б) капитана или экипажа морского судна;
- с) служащих перевозчика или исполняющей стороны; или
- д) любого другого лица, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязательства перевозчика в соответствии с договором перевозки, в той степени, в какой это лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под надзором или контролем перевозчика.

Статья 20. Ответственность морских исполняющих сторон

1. Морская исполняющая сторона несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, и имеет право на возражения и пределы ответственности перевозчика, предусмотренные в настоящей Конвенции, если:

- а) морская исполняющая сторона получила груз для перевозки в Договариваемом государстве или сдала его в Договариваемом государстве, или осуществляла мероприятия в отношении груза в одном из портов Договариваемого государства; и
- б) событие, вызвавшее потерю, повреждение или задержку, произошло:
 - i) в период между прибытием груза в порт погрузки на морское судно и его убытием из порта разгрузки из морского судна; ii) когда груз находился в ее ведении; или iii) в любой другой момент в той мере, в какой она участвовала 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 с тем, что его ответственность превышает пределы, указанные в соответствии с настоящей Конвенцией, то морская исполняющая сторона не связана таким соглашением, если только она прямо не соглашается принять такие обязательства или такие большие пределы ответственности.

3. Морская исполняющая сторона несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, на которое она возложила исполнение любых обязательств перевозчика согласно договору перевозки в соответствии с условиями, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи.

4. Ничто в настоящей Конвенции не возлагает ответственность на капитана или экипаж морского судна или на какого-либо служащего перевозчика или морской исполняющей стороны.

Статья 21. Солидарная и совместная ответственность

1. Если ответственность за потерю, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон, то их ответственность является солидарной и совместной, но только в пределах, предусмотренных в соответствии с настоящей Конвенцией.

2. Без ущерба для положений статьи 63 совокупная ответственность всех таких лиц не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 22. Задержка в сдаче груза

Задержка в сдаче груза имеет место тогда, когда груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения согласованного срока.

Статья 23. Исчисление возмещения

1. С учетом положений статьи 61 сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за потерю или повреждение груза, исчисляется путем ссылки на стоимость такого груза в месте и в момент сдачи груза, установленных в соответствии со статьей 45.

2. Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, в ее отсутствие, на основе рыночной цены либо, в отсутствие и биржевой цены, и рыночной цены, путем ссылки на обычную стоимость грузов такого же рода и качества в месте их сдачи.

3. В случае потери или повреждения груза перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, за исключением случаев, когда перевозчик и грузоотправитель по договору договорились исчислять возмещение иным способом в пределах, указанных в главе 16.

Статья 24. Уведомление в случае потери, повреждения или задержки

1. В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если только уведомление в случае потери или повреждения груза, указывающее на общий характер такой потери или повреждения, не направлено перевозчику или исполняющей стороне, которые сдали груз, до или в момент сдачи груза или,

если потеря или повреждение не являются очевидными, в течение семи рабочих дней в месте сдачи груза после сдачи груза.

2. Ненаправление уведомления, указанного в настоящей статье, перевозчику или исполняющей стороне, не затрагивает право требовать возмещения за потерю или повреждение груза в соответствии с настоящей Конвенцией, а также не затрагивает возложение бремени доказывания, предусмотренное в статье 18.

3. Уведомления, указанного в настоящей статье, не требуется в отношении потери или повреждения, установленных в ходе совместной проверки груза лицом, которому он был сдан, и перевозчиком или морской исполняющей стороной, на которых возлагается ответственность.

4. Никакое возмещение в отношении задержки не подлежит уплате, если уведомление об ущербе, обусловленном задержкой, не было направлено перевозчику в течение двадцати одного календарного дня после сдачи груза.

5. Если уведомление, указанное в настоящей статье, направлено исполняющей стороне, которая сдала груз, то оно имеет ту же силу, как если бы оно было направлено перевозчику, и уведомление, направленное перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было направлено морской исполняющей стороне.

6. В случае какой-либо фактической или предполагаемой потери или повреждения стороны спора предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза и обеспечивают доступ к записям и документам, касающимся перевозки груза.

ГЛАВА 6. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНКРЕТНЫХ СТАДИЙ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 25. Отклонение от курса

Если в соответствии с применимым правом отклонение судна от курса является нарушением обязательств перевозчика, такое отклонение само по себе не лишает перевозчика или морскую исполняющую сторону любого возражения или ограничения, предусмотренных настоящей Конвенцией, кроме как в той мере, в какой это предусмотрено в статье 63.

Статья 26. Палубный груз на морских судах

1. Груз может перевозиться на палубе морского судна только в том случае, если:

- а) такая перевозка требуется законодательством;
- б) он перевозится в контейнерах или на контейнерах, или автомобильными или железнодорожными грузовыми транспортными средствами, которые приспособлены для перевозки на палубе, и палуба специально приспособлена для перевозки таких контейнеров или автомобильных или железнодорожных грузовых транспортных средств; или

с) перевозка на палубе осуществляется в соответствии с договором перевозки или обычаями, обыкновениями и практикой в данной отрасли.

2. Положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика, применяются к потере или повреждению груза, перевозимого на палубе в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, или задержке в его сдаче, однако перевозчик не несет ответственности за потерю или повреждение такого груза, или задержку в его сдаче, которые вызваны особыми рисками, связанными с его перевозкой на палубе, если груз перевозится в соответствии с подпунктами 1(а) или (с) настоящей статьи.

3. Если груз перевозился на палубе в иных случаях, чем случаи, допускаемые согласно пункту 1 настоящей статьи, то перевозчик несет ответственность за потерю или повреждение груза, или задержку в его сдаче, которые исключительно вызваны его перевозкой на палубе, и не имеет права на возражения, предусмотренные в статье 18.

4. Перевозчик не имеет права ссылаться на подпункт 1(с) настоящей статьи в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, если только в договорных условиях не указано, что груз может перевозиться на палубе.

5. Если перевозчик и грузоотправитель по договору прямо договорились о том, что груз будет перевозиться в трюме, то перевозчик не имеет права воспользоваться ограничением своей ответственности за любую потерю или повреждение груза, или задержку в его сдаче в той мере, в какой такая потеря, повреждение или задержка вызваны его перевозкой на палубе.

Статья 27. Перевозка до или после морской перевозки

Если потеря или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче, возникают в период ответственности перевозчика, однако только до момента его погрузки на морское судно или только после момента его выгрузки из морского судна, то положения настоящей Конвенции не имеют преимущественной силы по сравнению с положениями другого международного документа, которые на момент такой потери, повреждения или события или обстоятельства, ведущего к задержке:

а) в соответствии с положениями такого международного документа применялись бы в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика, если грузоотправитель по договору заключил с перевозчиком отдельный и прямой договор, касающийся конкретной стадии перевозки, на которой возникли потеря или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче;

б) конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок для предъявления иска; и

с) не могут быть нарушены на основании договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю по договору согласно такому документу.

ГЛАВА 7. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕД ПЕРЕВОЗЧИКОМ

Статья 28. Сдача груза к перевозке

1. Если только в договоре перевозки не согласовано иное, грузоотправитель по договору сдает груз готовым к перевозке. В любом случае грузоотправитель по договору сдает груз в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку, включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также выгрузку, и чтобы он не причинил вреда людям или имуществу.

2. Грузоотправитель по договору надлежащим образом и тщательно исполняет любое обязательство, принятое в соответствии с договоренностью, достигнутой согласно пункту 2 статьи 14.

3. Если контейнер упаковывается или автомобильное или железнодорожное грузовое транспортное средство грузится грузоотправителем по договору, то грузоотправитель по договору надлежащим образом и тщательно производит укладку, увязку и закрепление содержимого в или на таком контейнере или в таком средстве таким образом, чтобы они не причинили вреда людям или имуществу.

Статья 29. Сотрудничество грузоотправителя по договору и перевозчика в предоставлении информации и инструкций

Перевозчик и грузоотправитель по договору отвечают на просьбы друг друга о предоставлении информации и инструкций, требуемых для надлежащей обработки и перевозки груза, если такая информация имеется в распоряжении запрашиваемой стороны или предоставление таких инструкций входит в пределы разумной способности запрашиваемой стороны их предоставить и если такая информация и инструкции не могут быть разумно получены запрашивающей стороной из другого источника.

Статья 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов

1. Грузоотправитель по договору своевременно предоставляет перевозчику такие информацию, инструкции и документы, имеющие отношение к грузу, какие не могут быть разумно получены перевозчиком из другого источника и какие разумно необходимы для:

а) надлежащей обработки и перевозки груза, включая меры предосторожности, которые должны быть приняты перевозчиком или исполняющей стороной; и

б) соблюдения перевозчиком норм, положений или других требований публичных органов в связи с предполагаемой перевозкой при условии, что перевозчик своевременно сообщает грузоотправителю по договору о необходимой ему информации, инструкциях и документах.

2. Ничто в настоящей статье не затрагивает любое конкретное обязательство в отношении предоставления определенной информации,

инструкций и документов в соответствии с нормами, положениями или другими требованиями публичных органов в связи с предполагаемой перевозкой.

*Статья 31. Основания ответственности грузоотправителя
по договору перед перевозчиком*

1. Грузоотправитель по договору несет ответственность за потери или ущерб, понесенные перевозчиком, если перевозчик докажет, что такие потери или ущерб были причинены нарушением обязательств грузоотправителя по договору по настоящей Конвенции.

2. За исключением случаев потерь или ущерба, причиненных нарушением грузоотправителем по договору своих обязательств по пункту 2 статьи 32 и статье 33, грузоотправитель по договору полностью или частично освобождается от ответственности, если причина или одна из причин потерь или ущерба не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 35.

3. Если грузоотправитель по договору частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, то грузоотправитель по договору несет ответственность только за ту часть потерь или ущерба, какая может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 35.

Статья 32. Информация для формулирования договорных условий

1. Грузоотправитель по договору своевременно предоставляет перевозчику достоверную информацию, необходимую для формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или транспортных электронных записей, включая условия, указанные в пункте 1 статьи 38; наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем по договору в договорных условиях; наименование грузополучателя, если таковое имеется; и наименование лица, приказу которого должны быть выданы транспортный документ или транспортная электронная запись, если таковое имеется.

2. Считается, что грузоотправитель по договору гарантировал достоверность информации, предоставляемой согласно пункту 1 настоящей статьи, на момент ее получения перевозчиком. Грузоотправитель по договору возмещает перевозчику потери или ущерб, явившиеся результатом недостоверности такой информации.

Статья 33. Специальные правила об опасном грузе

Если груз в силу своей природы или характера представляет собой или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет представлять собой опасность для людей, имущества или окружающей среды, то:

а) грузоотправитель по договору уведомляет перевозчика об опасной природе или характере груза своевременно до сдачи груза перевозчику или исполняющей стороне. Если грузоотправитель по договору не делает этого и перевозчик или исполняющая сторона не узнают как-либо иначе об опасной природе или характере груза, то грузоотправитель по договору несет перед

перевозчиком ответственность за потери или ущерб, являющиеся результатом непредоставления такой информации; и

б) грузоотправитель по договору маркирует или обозначает опасный груз в соответствии с любыми нормами, положениями или другими требованиями публичных органов, которые являются применимыми на любой стадии предполагаемой перевозки груза. Если грузоотправитель по договору не делает этого, то он несет перед перевозчиком ответственность за потери или ущерб, являющиеся результатом его бездействия.

*Статья 34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя
по договору документарным грузоотправителем*

1. Документарный грузоотправитель несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей главой и согласно статье 57, и пользуется правами и возражениями грузоотправителя по договору, предусмотренными в настоящей главе и главе 13.

2. Пункт 1 настоящей статьи не затрагивает обязательства, ответственность, права или возражения грузоотправителя по договору.

*Статья 35. Ответственность грузоотправителя по договору
за других лиц*

Грузоотправитель по договору несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, включая служащих, агентов и субподрядчиков, которому он поручил исполнение любого из своих обязательств, однако грузоотправитель по договору не несет ответственности за действия или бездействие перевозчика или исполняющей стороны, действующей от имени перевозчика, которой он поручил исполнение своих обязательств.

*Статья 36. Прекращение ответственности грузоотправителя
по договору*

Положение договора перевозки, согласно которому ответственность грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя прекращается, полностью или частично, по наступлении определенного события или после истечения определенного периода времени, не имеет силы:

а) в отношении любой предусмотренной в настоящей главе ответственности грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя; или

б) в отношении любых сумм, подлежащих уплате перевозчику в соответствии с договором перевозки, кроме как в той мере, в какой перевозчик обладает надлежащим обеспечением в отношении уплаты таких сумм.

ГЛАВА 8. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

Статья 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

Если только грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились о неиспользовании транспортного документа или транспортной электронной записи или их неиспользование не соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли, при сдаче груза к перевозке перевозчику или исполняющей стороне грузоотправитель по договору или, если грузоотправитель по договору дает на то свое согласие, документарный грузоотправитель имеет право на получение от перевозчика, по выбору грузоотправителя по договору:

- a) необоротного транспортного документа или, с учетом подпункта (a) статьи 8, необоротной транспортной электронной записи; или
- b) соответствующего оборотного транспортного документа или, с учетом подпункта (a) статьи 8, оборотной транспортной электронной записи, если только грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились о неиспользовании оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи или их неиспользование не соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли.

Статья 38. Договорные условия

1. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 37, должны включать следующую информацию, предоставленную грузоотправителем по договору:

- a) надлежащее описание груза для транспортировки;
- b) основные марки, необходимые для идентификации груза;
- c) число мест или предметов, или количество груза; и
- d) вес груза, если он указан грузоотправителем по договору.

2. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 37, должны также включать:

- a) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для перевозки;
- b) наименование и адрес перевозчика;
- c) дату получения перевозчиком или исполняющей стороной груза или погрузки груза на борт морского судна, или выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи; и
- d) если транспортный документ является оборотным, число оригиналов оборотного транспортного документа, если выдан более чем один оригинал.

3. Для целей настоящей статьи формулировка "внешний вид и состояние груза" в подпункте 2 (а) настоящей статьи означает вид и состояние груза, определяемые на основе:

а) разумного внешнего осмотра груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем по договору перевозчику или исполняющей стороне; и

б) любого дополнительного осмотра, который перевозчик или исполняющая сторона фактически проводят до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи.

Статья 39. Идентификация перевозчика

1. Если перевозчик идентифицируется по наименованию в договорных условиях, то любая другая информация в транспортном документе или транспортной электронной записи, касающаяся идентификации перевозчика, не имеет юридической силы в той мере, в какой она не соответствует такой идентификации.

2. Если в договорных условиях какое-либо лицо не идентифицируется в качестве перевозчика, как это требуется согласно подпункту 2(b) статьи 38, однако в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт поименованного морского судна, то перевозчиком презюмируется зарегистрированный владелец этого судна, если только такой владелец не докажет, что в отношении этого морского судна действовал бербоут-чартер во время перевозки, и не укажет наименование и адрес фрахтователя морского судна по бербоут-чартеру, который в таком случае будет презюмироваться перевозчиком. В ином случае зарегистрированный владелец судна может опровергнуть презумпцию того, что он является перевозчиком, указав наименование и адрес перевозчика. Фрахтователь морского судна по бербоут-чартеру может опровергнуть презумпцию того, что он является перевозчиком, в том же порядке.

3. Ничто в настоящей статье не препятствует истцу в доказывании того, что любое лицо, иное, чем лицо, указанное в договорных условиях или в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, является перевозчиком.

Статья 40. Подпись

1. Транспортный документ подписывается перевозчиком или лицом, действующим от имени перевозчика.

2. Транспортная электронная запись включает электронную подпись перевозчика или лица, действующего от имени перевозчика. Такая электронная подпись должна идентифицировать подписавшего в связи с транспортной электронной записью и содержать указание на то, что перевозчик санкционировал эту транспортную электронную запись.

Статья 41. Недостатки в договорных условиях

1. Отсутствие или неточность одного или более договорных условий, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 38, сами по себе не влияют на правовой

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

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

3. Если в договорных условиях не указывается внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной, то считается, что в договорных условиях указано, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной.

*Статья 42. Оговорки в отношении информации о грузе
в договорных условиях*

1. Перевозчик может включить в отношении информации, указанной в пункте 1 статьи 38 соответствующую оговорку для указания того, что перевозчик не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем по договору, если:

а) перевозчик фактически знает о том, что любое существенное положение в транспортном документе или транспортной электронной записи является неверным или вводит в заблуждение; или

б) перевозчик имеет разумные основания полагать, что какое-либо существенное положение в транспортном документе или транспортной электронной записи является неверным или вводит в заблуждение.

2. Без ущерба для пункта 1 настоящей статьи перевозчик может включить в информацию, указанную в пункте 1 статьи 38, при обстоятельствах и в порядке, установленных в пунктах 3 и 4 настоящей статьи, оговорку, с тем чтобы указать, что перевозчик не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем по договору.

3. В случае, когда груз не сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере или когда груз сдан в закрытом контейнере и перевозчик или исполнительная сторона фактически осматривают груз, перевозчик может включить в отношении информации, указанной в пункте 1 статьи 38, соответствующую оговорку, если:

а) перевозчик не имел практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить информацию, предоставленную грузоотправителем по договору, и в этом случае он может указать, какую информацию он не смог проверить; или

b) перевозчик имеет разумные основания полагать, что информация, предоставленная грузоотправителем по договору, является недостоверной и в этом случае он может включить положение о том, что он разумно считает достоверной информацией.

4. Если груз сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере, то перевозчик может включить соответствующую оговорку в отношении информации, указанной в:

- a) подпунктах 1(a), (b) или (c) статьи 38, если:
 - i) ни перевозчик, ни исполняющая сторона фактически не осмотрели груз внутри контейнера; и
 - ii) ни перевозчик, ни исполняющая сторона фактически не знали о содержимом контейнера до выдачи транспортного документа и транспортной электронной записи; и
- b) подпункте 1(d) статьи 38, если:
 - i) ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер и грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились до отгрузки о том, что контейнер будет взвешиваться и что вес будет указан в договорных условиях; или
 - ii) не существовало практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить вес контейнера.

Статья 43. Доказательственная сила договорных условий

Кроме как в той мере, в какой в отношении договорных условий была сделана оговорка при обстоятельствах и в порядке, установленных в статье 42:

- a) транспортный документ или транспортная электронная запись являются доказательством *prima facie* получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях;
- b) доказательство противного, предоставленное перевозчиком в отношении любых договорных условий, не допускается, если такие договорные условия включены в:
 - i) оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, которые передаются третьей стороне, действующей добросовестно, или
 - ii) необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для обеспечения сдачи груза, и который передается грузополучателю, действующему добросовестно;
- c) доказательство противного, предоставленное перевозчиком, не допускается применительно к грузополучателю, действовавшему добросовестно в отношении любых следующих договорных условий, которые включены в необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись:

- i) договорных условий, указанных в пункте 1 статьи 38, когда такие договорные условия предоставляются перевозчиком;
- ii) числа, типа и идентификационных номеров контейнеров, но не идентификационных номеров контейнерных пломб; и
- iii) договорных условий, указанных в пункте 2 статьи 38.

Статья 44. "Предоплата фрахта"

Если договорные условия содержат указание "фрахт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то перевозчик не может ссылаться в отношении держателя или грузополучателя на тот факт, что фрахт не был уплачен. Настоящая статья не применяется, если держатель или грузополучатель выступает также грузоотправителем по договору.

ГЛАВА 9. СДАЧА ГРУЗА

Статья 45. Обязательство принять сдачу груза

Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель, осуществляющий свои права в соответствии с договором перевозки, принимает сдачу груза в момент или в течение срока и в месте, согласованных в договоре перевозки, или, в отсутствие такого соглашения, в момент и в месте, в которых, с учетом условий договора, обычаев, практики и обыкновений в данной отрасли и обстоятельств перевозки, сдачи груза можно было бы разумно ожидать.

Статья 46. Обязательство подтвердить получение груза

По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которые сдают груз, грузополучатель подтверждает получение груза от перевозчика или исполняющей стороны таким образом, как это принято в месте сдачи груза. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если грузополучатель отказывается подтвердить его получение.

Статья 47. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выданы

Если оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выданы:

- a) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 45. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если, получив просьбу перевозчика, грузополучатель не идентифицирует себя надлежащим образом в качестве грузополучателя;
- b) если наименование и адрес грузополучателя не указаны в договорных условиях, то контролирующая сторона до или в момент прибытия груза в место назначения сообщает перевозчику наименование и адрес грузополучателя;
- c) если перевозчику не известны наименование или адрес грузополучателя или если грузополучатель после получения уведомления о прибытии груза не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в

место назначения, перевозчик сообщает об этом контролирующей стороне, и контролирующая сторона дает перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти контролируемую сторону, перевозчик сообщает об этом грузоотправителю по договору, и грузоотправитель по договору дает инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти контролируемую сторону или грузоотправителя по договору, перевозчик сообщает об этом документарному грузоотправителю, и документарный грузоотправитель дает инструкции в отношении сдачи груза;

d) перевозчик, сдающий груз по инструкции контролирующей стороны, грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом (с) настоящей статьи, освобождается от своих обязательств по сдаче груза согласно договору перевозки.

Статья 48. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан

Если необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для сдачи груза, выдан:

a) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 45, по предъявлении, по просьбе перевозчика, грузополучателем надлежащего удостоверяющего его документа и по передаче необоротного документа. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, не предъявляет, по просьбе перевозчика, надлежащего удостоверяющего его документа, и отказывает в сдаче груза, если необоротный документ не передается. В случае выдачи более чем одного оригинала необоротного документа, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными;

b) если грузополучатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения или если перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, не предъявляет надлежащего удостоверяющего его документа о том, что оно является грузополучателем, или не передает такой транспортный документ, то перевозчик сообщает об этом грузоотправителю по договору, и грузоотправитель по договору дает инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузоотправителя по договору, то перевозчик сообщает об этом документарному грузоотправителю, и документарный грузоотправитель дает инструкции в отношении сдачи груза;

c) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом (b) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки независимо от того, был ли ему передан необоротный транспортный документ.

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

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы:

а) держатель оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи вправе требовать от перевозчика сдачи груза после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 45, данному держателю:

i) после передачи оборотного транспортного документа и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте 11(a)(i) статьи 1, по предъявлении держателем надлежащего удостоверяющего его документа; или

ii) после того, как держатель в соответствии с процедурами, указанными в подпункте 1 статьи 9, докажет, что он является держателем оборотной транспортной электронной записи;

b) перевозчик отказывает в сдаче груза в случае невыполнения условий, предусмотренных в подпункте (a)(i) или (a)(ii);

c) в случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа и если число оригиналов указано в этом документе, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными. Если оборотная транспортная электронная запись была использована, такая транспортная электронная запись утрачивает юридическую силу или перестает быть действительной после сдачи груза держателю в соответствии с процедурами, указанными в подпункте 1 статьи 9.

d) если держатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения в момент или в течение срока, указанного в статье 45, перевозчик сообщает об этом контролирующей стороне, и контролирующая сторона дает инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не в состоянии найти контролируемую сторону, перевозчик сообщает об этом грузоотправителю по договору, и грузоотправитель по договору дает инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не в состоянии найти контролируемую сторону или грузоотправителя по договору, перевозчик сообщает об этом документарному грузоотправителю, документарный грузоотправитель дает инструкции в отношении сдачи груза;

e) перевозчик, сдающий груз по инструкции контролирующей стороны, грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом (d) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки держателю независимо от того, был ли ему передан оборотный транспортный документ или в состоянии ли лицо, требующее сдать груз согласно оборотной транспортной электронной записи, доказать в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, что оно является держателем;

f) лицо, дающее инструкции согласно подпункту (d) настоящей статьи, возмещает перевозчику потери, возникшие в результате его ответственности перед держателем согласно подпункту (h) настоящей статьи. Перевозчик может отказаться выполнять эти инструкции, если это лицо не предоставляет адекватное обеспечение, о чем перевозчик может разумно просить;

g) лицо, которое становится держателем оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи после сдачи груза перевозчиком в соответствии с подпунктом (e) настоящей статьи, но которое в соответствии с любым договором или другим соглашением, заключенным до такой сдачи груза, приобретает права по отношению к перевозчику согласно договору перевозки, иные, чем право требовать сдачи груза;

h) невзирая на подпункты (e) и (g) настоящей статьи, держатель, который становится держателем после такой сдачи груза и который в момент, когда он стал держателем, не знал и не мог разумно знать о такой сдаче, приобретает права, предусмотренные в оборотном транспортном документе или в оборотной транспортной электронной записи. Если в договорных условиях указывается ожидаемое время прибытия груза или указывается, как получить информацию о том, был ли груз сдан, предполагается, что держатель в момент, когда он стал держателем, знал или мог разумно знать о сдаче груза.

Статья 50. Груз, оставшийся не сданным

1. Для целей настоящей статьи груз считается оставшимся не сданным только в том случае, если после его прибытия в место назначения:

a) грузополучатель не принимает сдачи груза согласно настоящей главе в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 45;

b) контролирующая сторона, грузоотправитель по договору или документарный грузоотправитель не могут быть найдены или не дают перевозчику надлежащих инструкций согласно статьям 47, 48 и 49;

c) перевозчик вправе или обязан отказать в сдаче груза в соответствии со статьями 46, 47, 48 и 49;

d) перевозчику не разрешается сдавать груз грузополучателю в соответствии с нормами права или нормативными актами места, в котором запрашивается сдача груза; или

e) груз не может быть сдан перевозчиком по иным причинам.

2. Без ущерба для каких бы то ни было иных прав, которыми перевозчик может обладать по отношению к грузоотправителю по договору, контролирующей стороне или грузополучателю, в случае, если груз остается не сданным, перевозчик может на риск и за счет лица, имеющего права на груз, принимать такие меры в отношении груза, какие могут разумно требоваться при сложившихся обстоятельствах, в том числе:

a) поместить груз на склад в любом приемлемом месте;

b) распаковать груз, если он упакован в контейнеры, или принять другие меры в отношении груза, в том числе переместить груз или способствовать его уничтожению; и

с) способствовать продаже груза в соответствии с практикой или нормами права или нормативными актами того места, где находится груз в данный момент.

3. Перевозчик может воспользоваться этими правами согласно пункту 2 настоящей статьи только после того, как он направил разумное уведомление о предполагаемых мерах согласно пункту 2 настоящей статьи лицу, указанному в договорных условиях в качестве лица, которое необходимо уведомить о прибытии груза в место назначения, если такое лицо указано, а также одному из следующих лиц в порядке их перечисления: грузополучателю, контролирующей стороне или грузоотправителю по договору, если такие лица известны перевозчику.

4. Если груз продается в соответствии с подпунктом 2(с) настоящей статьи, перевозчик удерживает поступления от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз, при условии вычета суммы на возмещение любых расходов, понесенных перевозчиком, и любых других сумм, которые причитаются перевозчику в связи с перевозкой этого груза.

5. Перевозчик не несет ответственности за потерю или повреждение груза в период времени, когда груз остается не сданным, согласно настоящей статье, если только истец не докажет, что такая потеря или повреждение произошли в результате непринятия перевозчиком разумных при сложившихся обстоятельствах мер для сохранения груза и что перевозчик знал или должен был знать, что непринятие им таких мер повлечет за собой потерю или повреждение груза.

Статья 51. Удержание груза

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает право перевозчика или исполняющей стороны на удержание груза для обеспечения выплаты причитающихся сумм, которое может быть предусмотрено договором перевозки или применимым правом.

ГЛАВА 10. ПРАВА КОНТРОЛИРУЮЩЕЙ СТОРОНЫ

Статья 52. Осуществление и объем права контроля над грузом

1. Право контроля над грузом может осуществляться только контролирующей стороной и ограничивается:

- а) правом давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки;
- б) правом получения груза в запланированном порту захода или, при сухопутной перевозке, в любом месте на маршруте следования; и
- с) правом заменять грузополучателя любым другим лицом, включая контролируемую сторону.

2. Право контроля над грузом сохраняется в течение всего периода ответственности перевозчика, как предусмотрено в статье 12, и прекращается по истечении этого периода.

Статья 53. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом

1. Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выданы:

а) грузоотправитель по договору является контролирующей стороной, если только грузоотправитель по договору при заключении договора перевозки не назначает в качестве контролирующей стороны грузополучателя, документарного грузоотправителя или другое лицо;

б) контролирующая сторона вправе передать право контроля над грузом другому лицу. Передача права вступает в силу по отношению к перевозчику после того, как сторона, передающая право, уведомляет его о такой передаче и сторона, которой передается право, становится контролирующей стороной; и

с) контролирующая сторона предъявляет надлежащий удостоверяющий ее документ при осуществлении своего права контроля над грузом.

2. Если необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для сдачи груза, выдан:

а) грузоотправитель по договору является контролирующей стороной и может передать право контроля над грузом поименованному в транспортном документе грузополучателю посредством передачи такому лицу транспортного документа без индоссамента. В случае выдачи более чем одного оригинала документа для осуществления передачи права контроля над грузом передаются все оригиналы; и

б) для осуществления своего права контроля над грузом контролирующая сторона предъявляет транспортный документ и надлежащий удостоверяющий ее документ. В случае выдачи более чем одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено.

3. Если оборотный транспортный документ выдан:

а) держатель или, в случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа, держатель всех оригиналов является контролирующей стороной;

б) держатель может передать право контроля над грузом путем передачи оборотного транспортного документа другому лицу в соответствии со статьей 59. В случае выдачи более чем одного оригинала такого документа для осуществления передачи права контроля над грузом такому лицу передаются все оригиналы; и

с) для осуществления права контроля над грузом держатель предъявляет оборотный транспортный документ перевозчику, и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте 11(а)(i) статьи 1, держатель также предъявляет надлежащий удостоверяющий его документ. В случае выдачи более чем одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено.

4. Если оборотная транспортная электронная запись выдана:

- а) держатель является контролирующей стороной;
- б) держатель может передать право контроля над грузом другому лицу путем передачи оборотной транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9;
- с) для осуществления права контроля над грузом держатель доказывает в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, что он является держателем.

Статья 54. Выполнение инструкций перевозчиком

1. С учетом положений пунктов 2 и 3 настоящей статьи перевозчик выполняет инструкции, указанные в статье 52, если:

- а) лицо, дающее такие инструкции, вправе осуществлять право контроля над 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, включая его практику сдачи груза.

2. В любом случае контролирующая сторона возмещает перевозчику любые разумные дополнительные расходы, которые перевозчик может понести, и гарантирует перевозчику возмещение потерь или ущерба, которые перевозчик может понести в результате заботливого выполнения им любой инструкции в соответствии с настоящей статьей, включая компенсацию, которую перевозчик может оказаться обязанным выплатить за потерю или повреждение перевозимого им другого груза.

3. Перевозчик вправе получить от контролирующей стороны обеспечение в отношении суммы дополнительных расходов, потери или ущерба, которые, как разумно ожидает перевозчик, возникнут в связи с выполнением какой-либо инструкции в соответствии с настоящей статьей. Перевозчик может отказать в выполнении инструкций, если такое обеспечение не будет предоставлено.

4. Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза, или задержку в его сдаче в результате невыполнения им инструкций контролирующей стороны в нарушение его обязательства в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи регулируется положениями статей 18-24, а размер возмещения, подлежащего выплате перевозчиком, – положениями статей 61-63.

Статья 55. Подразумеваемая сдача груза

Груз, который сдается согласно инструкции в соответствии с пунктом 1 статьи 54, считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения главы 9, касающиеся такой сдачи груза.

Статья 56. Изменения в договоре перевозки

1. Контролирующая сторона является единственным лицом, которое может договариваться с перевозчиком об иных изменениях в договоре перевозки, чем изменения, указанные в подпунктах 1(b) и (с) статьи 52.

2. Изменения в договоре перевозки, в том числе изменения, указанные в подпунктах 1(b) и (с) статьи 52, излагаются в оборотном транспортном документе или в необоротном транспортном документе, требующем передачи, или включаются в оборотную транспортную электронную запись, или, по просьбе контролирующей стороны, указываются в необоротном транспортном документе или включаются в необоротную транспортную электронную запись. При изложении или включении таких изменений они подписываются в соответствии со статьей 40.

Статья 57. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику

1. Контролирующая сторона, по просьбе перевозчика или исполняющей стороны, своевременно предоставляет информацию, инструкции или документы, касающиеся груза, которые еще не предоставлены грузоотправителем по договору и не являются разумно доступными перевозчику из других источников и в которых перевозчик может разумно нуждаться для выполнения своих обязательств по договору перевозки.

2. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти контролирующую сторону или если контролирующая сторона не в состоянии предоставить надлежащую информацию, инструкции или документы перевозчику, то их предоставляет грузоотправитель по договору. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти грузоотправителя по договору, то документарный грузоотправитель предоставляет такую информацию, инструкции или документы.

Статья 58. Изменение по договоренности

Стороны договора перевозки могут изменять действие подпунктов 1(b) и (с) статьи 52, пункта 2 статьи 52 и статьи 54. Стороны могут также ограничивать или исключать возможность передачи права контроля над грузом, указанной в подпункте 1(b) статьи 53.

ГЛАВА 11. ПЕРЕДАЧА ПРАВ

Статья 59. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

1. Если оборотный транспортный документ выдан, держатель может передать права, закрепленные в этом документе, путем передачи этого документа другому лицу:

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

b) без индоссамента, если: i) документ является документом на предъявителя или документом с бланковым индоссаментом; или ii) документ выдан приказу поименованного лица и передача осуществляется между первым держателем и таким поименованным лицом.

2. Если оборотная транспортная электронная запись выдана, ее держатель может передать права, закрепленные в этой транспортной электронной записи, независимо от того, выдана ли она приказу или приказу поименованного лица путем передачи транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9.

Статья 60. Ответственность держателя

1. Без ущерба для положений статьи 57 держатель, который не является грузоотправителем по договору и который не осуществляет какое-либо право 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. Держатель, который не является грузоотправителем по договору и который осуществляет какое-либо право 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.

3. Для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи и статьи 45 держатель, который не является грузоотправителем по договору, не осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки только потому, что он:

a) договаривается с перевозчиком в соответствии со статьей 10 заменить оборотный транспортный документ оборотной транспортной электронной записью или заменить оборотную транспортную электронную запись оборотным транспортным документом; или

b) передает свои права в соответствии со статьей 59.

ГЛАВА 12. ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья 61. Пределы ответственности

1. С учетом положений статьи 62 и пункта 1 статьи 63 ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции ограничивается 875 расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или 3 расчетными единицами за один килограмм веса брутто груза, являющегося предметом иска или спора, в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем по договору и включена в договорные условия или когда перевозчик и грузоотправитель по договору согласовали большую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье.

2. Если груз перевозится в или на контейнере, поддоне или подобном пригодном для транспортировки приспособлении, используемом для

объединения груза, или в или на автомобильном или железнодорожном грузовом транспортном средстве, то места или единицы отгрузки, перечисленные в договорных условиях как упакованные в или на таком приспособлении для транспортировки или средстве, рассматриваются как места или единицы отгрузки. В отсутствие такого перечня грузы в или на таком приспособлении для транспортировки или средстве рассматриваются как одна единица отгрузки.

3. 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 или арбитражного 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.

*Статья 62. Пределы ответственности за потерю,
причиненную задержкой*

С учетом пункта 2 статьи 63 размер компенсации за потерю или повреждение груза, обусловленные задержкой, исчисляется в соответствии со статьей 23, и ответственность за экономические потери, причиненные задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной 2,5-кратному размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащей уплате согласно настоящей статье и пункту 1 статьи 61, не может превышать предел, который будет установлен согласно пункту 1 статьи 61 в отношении общей потери соответствующего груза.

Статья 63. Утрата права на ограничение ответственности

1. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в статье 19, не вправе рассчитывать на ограничение своей ответственности, как это предусмотрено в статье 61 или как это предусмотрено в договоре перевозки, если истец доказывает, что потеря груза в результате нарушения обязательства перевозчика по настоящей Конвенции может быть отнесена на счет личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенного либо с намерением причинить такую потерю, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой потери.

2. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в статье 19, не вправе рассчитывать на ограничение своей ответственности, как это предусмотрено в статье 62, если истец доказывает, что задержка в сдаче груза явилась результатом личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенного либо с намерением причинить такую потерю

вследствие задержки, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой потери.

ГЛАВА 13. СРОК ДЛЯ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ИСКА

Статья 64. Исковая давность

1. Никакое судебное или арбитражное разбирательство в отношении исков или споров, возникающих из нарушения какого-либо обязательства по настоящей Конвенции, не может быть возбуждено после истечения двухгодичного срока.

2. Срок, указанный в пункте 1 настоящей статьи, начинается в день, в который перевозчик сдал груз, или, в случае, когда груз не был сдан или была сдана только часть груза, в последний день, в который груз должен был быть сдан. День, в который начинается этот срок, не включается в него.

3. Невзирая на истечение срока, установленного в пункте 1 настоящей статьи, одна из сторон может использовать свое требование в порядке возражения или для цели взаимозачета против любого требования, предъявленного другой стороной.

Статья 65. Продление срока для предъявления иска

Срок, предусмотренный в статье 64, не подлежит приостановлению или прерыванию, но лицо, которому предъявлен иск, может в любое время в течение этого срока продлить этот срок путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть далее продлен путем другого заявления или заявлений.

Статья 66. Иск о возмещении

Иск о возмещении может быть предъявлен каким-либо лицом, признанным ответственным, даже по истечении срока, предусмотренного в статье 64, если иск о возмещении предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах:

- а) срока, допускаемого применимым правом государства, в котором возбуждается разбирательство; или
- б) девяноста дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, либо оплатило требование, либо получило повестку о возбуждении процесса против него самого в зависимости от того, что произошло раньше.

Статья 67. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика

Иск в отношении фрагователя по бэрбоут-чартеру или лица, идентифицированного в качестве перевозчика согласно пункту 2 статьи 39, может быть предъявлен после истечения срока, предусмотренного в статье 64, если такой иск предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах:

- а) срока, допускаемого применимым правом государства, в котором возбуждается разбирательство; или
- б) девяноста дней, начиная со дня, когда перевозчик был идентифицирован или когда зарегистрированный владелец или фрахтователь по бербоут-чартеру опроверг презумпцию того, что он является перевозчиком, согласно пункту 2 статьи 39.

ГЛАВА 14. ЮРИСДИКЦИЯ

Статья 68. Иски в отношении перевозчика

Если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда, которое соответствует статье 69 или 74, истец имеет право возбуждать судебное производство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика:

- а) в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:
 - i) домициль перевозчика;
 - ii) место получения груза, согласованное в договоре перевозки;
 - iii) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; или
 - iv) порт, в котором груз первоначально грузится на морское судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из морского судна; или
- б) в компетентном суде или судах, определенных по соглашению между грузоотправителем по договору и перевозчиком для целей принятия решений по искам в отношении перевозчика, которые могут возникнуть согласно настоящей Конвенции.

Статья 69. Соглашения о выборе суда

1. Юрисдикция суда, выбранного в соответствии с пунктом (б) статьи 68, является исключительной в отношении споров между сторонами договора только в том случае, если стороны достигают соглашения об этом и если предоставляющее юрисдикцию соглашение:

- а) содержится в договоре об организации перевозок, в котором прямо указаны наименования и адреса сторон и который либо i) заключен на индивидуальной основе, либо ii) содержит четкое заявление о существовании соглашения об исключительном выборе суда и указывает на разделы договора об организации перевозок, содержащие такое соглашение; и
- б) ясно указывает на суды одного из Договаривающихся государств или на один или несколько конкретных судов одного из Договаривающихся государств.

2. Лицо, не являющееся стороной договора об организации перевозок, связано соглашением об исключительном выборе суда, заключенным в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, только в том случае, если:

- а) суд находится в одном из мест, указанных в пункте (а) статьи 68;

b) такое соглашение содержится в транспортном документе или транспортной электронной записи;

c) данному лицу своевременно направляется надлежащее уведомление о суде, в котором предъявляется иск, и о том, что юрисдикция этого суда является исключительной; и

d) право суда, рассматривающего иск, признает, что данное лицо может быть связано соглашением об исключительном выборе суда.

Статья 70. Иски в отношении морской исполняющей стороны

Истец имеет право возбуждать судебное разбирательство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении морской исполняющей стороны в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

a) домициль морской исполняющей стороны; или

b) порт, в котором морская исполняющая сторона получает груз, или порт, в котором груз сдается морской исполняющей стороной, или порт, в котором морская исполняющая сторона осуществляет свои мероприятия в отношении груза.

Статья 71. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции

С учетом статей 73 и 74 никакое судебное разбирательство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика или морской исполняющей стороны не может быть возбуждено в суде, не указанном согласно статьям 68 или 70.

Статья 72. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает юрисдикцию в отношении мер предварительного или обеспечительного характера, включая арест. Суд в государстве, в котором была принята мера предварительного или обеспечительного характера, не обладает юрисдикцией для вынесения решения по существу дела, если только:

a) требования настоящей главы не выполняются; или

b) какая-либо международная конвенция, которая применяется в данном государстве, не предусматривает этого.

Статья 73. Объединение и перенос исков

1. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным согласно статьям 69 или 74, если один иск предъявляется в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, вытекающий из одного и того же события, то такой иск может быть предъявлен только в суде, указанном согласно и статье 68, и статье 70. Если такого суда не имеется, то такой иск может быть

предъявлен в суде, указанном согласно подпункту (b) статьи 70, если такой суд имеется.

2. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным согласно статьям 69 или 74, перевозчик или морская исполняющая сторона, предъявляющие иск, который имеет своей целью заявление об отсутствии ответственности, или любой другой иск, по которому какое-либо лицо будет лишено права на выбор суда в соответствии со статьями 68 или 70, должна, по просьбе ответчика, отозвать свой иск после того, как ответчик выбрал суд, указанный согласно статьям 68 или 70, в зависимости от того, какая из них является применимой, в котором иск может быть вновь предъявлен.

*Статья 74. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция
в случае явки ответчика*

1. После возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении в любом компетентном суде.

2. Компетентный суд, в который является ответчик без оспаривания юрисдикции в соответствии с правилами этого суда, обладает юрисдикцией в отношении этих сторон.

Статья 75. Признание и приведение в исполнение

1. Решение, вынесенное судом, обладающим юрисдикцией в соответствии с настоящей Конвенцией, подлежит признанию и приведению в исполнение в другом Договаривающемся государстве в соответствии с правом данного Договаривающегося государства, если оба государства сделали заявление в соответствии с статьей 76.

2. Суд может отказать в признании и приведении в исполнение:

а) на основаниях для отказа в признании и приведении в исполнение, которыми можно воспользоваться согласно его праву; или

б) если иск, по которому было вынесено решение, являлся бы предметом отзыва согласно пункту 2 статьи 73 в случае, если суд, который вынес данное решение, применял нормы, касающиеся соглашений об исключительном выборе суда государства, в котором испрашиваются признание и приведение в исполнение.

3. Настоящая глава не затрагивает применения правил какой-либо региональной организации экономической интеграции, которая является участником настоящей Конвенции, в том, что касается признания или приведения в исполнение судебных решений в отношениях между государствами – членами данной региональной организации экономической интеграции, независимо от того, приняты ли они до или после принятия настоящей Конвенции.

Статья 76. Применение главы 14

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 93 заявили о том, что для них будут обязательными эти положения.

ГЛАВА 15. АРБИТРАЖ

Статья 77. Арбитражные соглашения

1. С учетом настоящей главы стороны могут договориться о том, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче на арбитраж.

2. Арбитражное разбирательство, по выбору лица, заявляющего требование в отношении перевозчика, проводится в:

- a) любом месте, указанном с этой целью в арбитражном соглашении; или
- b) любом другом месте, находящемся в государстве, в котором находится любое из следующих мест:
 - i) domicilio перевозчика;
 - ii) место получения груза, согласованное в договоре перевозки;
 - iii) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; или
 - iv) порт, в котором груз первоначально грузится на морское судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из морского судна.

3. Указание на место арбитража в арбитражном соглашении носит обязательный характер в связи со спорами между сторонами данного соглашения, если оно содержится в договоре об организации перевозок, в котором ясно указаны наименования и адреса сторон и который либо

- a) заключен на индивидуальной основе; либо
- b) содержит прямое заявление о существовании арбитражного соглашения и конкретно указывает на разделы договора об организации перевозок, содержащие арбитражное соглашение.

4. Если арбитражное соглашение было заключено в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, то для лица, которое не является стороной договора об организации перевозок, является обязательным указание на место арбитража в данном соглашении только в том случае, если:

- a) место арбитража, указанное в соглашении, находится в одном из мест, указанных в подпункте 2 (b) настоящей статьи;
- b) соглашение содержится в транспортном документе или транспортной электронной записи;
- c) лицу, для которого является обязательным такое указание, своевременно направляется надлежащее уведомление о месте арбитража; и

d) применимое право допускает, чтобы для этого лица являлось обязательным арбитражное соглашение.

5. Положения пунктов 1, 2, 3 и 4 настоящей статьи считаются частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое положение такой оговорки или соглашения, в той мере, в какой оно не совместимо с ним, является ничтожным.

Статья 78. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках

1. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает возможность обеспечения соблюдения арбитражного соглашения в договоре перевозки при нелинейных перевозках, к которому настоящая Конвенция или положения настоящей Конвенции применяются в силу:

- a) применения статьи 7; или
- b) добровольного включения настоящей Конвенции сторонами в договор перевозки, на который в ином случае не распространялось бы действие настоящей Конвенции.

2. Невзирая на пункт 1 настоящей статьи, на арбитражное соглашение в транспортном документе или транспортной электронной записи, к которой настоящая Конвенция применяется в силу применения статьи 7, распространяется действие настоящей главы, если только такое арбитражное соглашение:

- a) не включает путем ссылки положения арбитражного соглашения, содержащегося в чартере или другом договоре, исключенном из сферы применения настоящей Конвенции в силу применения статьи 6;
- b) не содержит конкретное указание на арбитражную оговорку; и
- c) не идентифицирует стороны чартера и дату чартера или другого договора.

Статья 79. Соглашение об арбитраже после возникновения спора

Невзирая на положения настоящей главы и главы 14, после возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении посредством арбитража в любом месте.

Статья 80. Применение главы 15

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 93 заявили о том, что для них будут обязательными эти положения.

ГЛАВА 16. ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ ДОГОВОРНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ

Статья 81. Общие положения

1. Если только в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение договора перевозки является ничтожным в той мере, в какой оно:

а) прямо или косвенно исключает или ограничивает обязательства перевозчика или морской исполняющей стороны по настоящей Конвенции;

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

с) предусматривает передачу в пользу перевозчика или лица, указанного в статье 19, прав страхования груза.

2. Если только в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, любое положение договора перевозки является ничтожным в той мере, в какой оно:

а) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет обязательства по настоящей Конвенции грузоотправителя по договору, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя; или

б) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет ответственность грузоотправителя по договору, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя за нарушение любого из его обязательств по настоящей Конвенции.

*Статья 82. Специальные правила в отношении договоров
об организации перевозок*

1. Невзирая на положения статьи 81, в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору договор об организации перевозок, к которому применяется настоящая Конвенция, может предусматривать более или менее значительные права, обязательства и ответственность, чем права, обязательства и ответственность, предусмотренные в настоящей Конвенции.

2. Отступление от положений настоящей Конвенции согласно пункту 1 настоящей статьи имеет обязательную силу только в тех случаях, когда:

а) договор об организации перевозок содержит прямое указание на то, что он отступает от настоящей Конвенции;

б) договор об организации перевозок i) заключен на индивидуальной основе или ii) содержит прямое указание на разделы договора об организации перевозок, в которых допускаются такие отступления;

с) грузоотправителю по договору предоставляется возможность заключить договор перевозки на условиях, предусмотренных настоящей Конвенцией, без каких-либо отступлений согласно настоящей статье, и он уведомляется о такой возможности; и

d) отступление i) не включается путем ссылки на другой документ или ii) не включается в договор на типовых условиях, не являющихся предметом переговоров.

3. Общедоступный прейскурант цен и услуг перевозчика, транспортный документ, транспортная электронная запись или аналогичный документ не является договором об организации перевозок согласно пункту 1 настоящей статьи, но договор об организации перевозок может включать положения таких документов путем ссылки в качестве положений договора.

4. Пункт 1 настоящей статьи не применяется к правам и обязательствам, предусмотренным в подпунктах (a) и (b) статьи 15 и статьях 30 и 33, а также к ответственности, возникающей в результате нарушения таких обязательств; пункт 1 настоящей статьи не применяется и к любой ответственности, возникающей в результате действия или бездействия, указанных в статье 63.

5. Если договор об организации перевозок отвечает требованиям, предусмотренным в пункте 2 настоящей статьи, то положения договора об организации перевозок, отступающие от положений настоящей Конвенции, применяются в отношениях между перевозчиком и любым лицом, иным, чем грузоотправитель по договору, при условии, что:

a) такое лицо получило информацию, в которой прямо указано, что договор об организации перевозок отступает от положений настоящей Конвенции, и прямо соглашается на обязательность для него таких отступлений; и

b) такое согласие указано не только в общедоступном прейскуранте цен и услуг перевозчика, транспортном документе или транспортной электронной записи.

6. Сторона, утверждающая о наличии у нее права на такое отступление, несет бремя доказывания того, что условия для такого отступления были выполнены.

Статья 83. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов

Невзирая на положения статьи 81 и без ущерба для положений статьи 82, договор перевозки может исключать или ограничивать обязательства или ответственность как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, если:

a) грузом являются живые животные, но любое такое исключение или ограничение не будет иметь силы, если истец доказывает, что потеря или повреждение груза или задержка в его сдаче явились результатом действия или бездействия перевозчика или лица, указанного в статье 19, совершенного вследствие небрежности и с пониманием вероятности такой потери или повреждения груза или вероятности возникновения такой потери в результате задержки в сдаче груза; или

b) характер или состояние груза или же обстоятельства и условия, в которых осуществлялась перевозка, таковы, что они являются разумным оправданием для специального соглашения, при условии, что такой договор перевозки не касается обычных коммерческих поставок, осуществляемых в

рамках обычной торговли, и что не выдается никакого оборотного транспортного документа или обратной транспортной электронной записи для перевозки такого груза.

ГЛАВА 17. ВОПРОСЫ, НЕ РЕГУЛИРУЕМЫЕ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИЕЙ

Статья 84. Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применение положений любой из следующих международных конвенций, которые действуют на дату вступления настоящей Конвенции в силу и регулируют ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза:

- a) любой конвенции, регулирующей воздушную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к любой части договора перевозки;
- b) любой конвенции, регулирующей наземную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке груза, остающегося погруженным на транспортном средстве, перевозимом на борту морского судна;
- c) любой конвенции, регулирующей железнодорожную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к морской перевозке грузов, дополняющей железнодорожную перевозку; или
- d) любой конвенции, регулирующей перевозку грузов по внутренним водным путям в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке грузов без перевалки как по внутренним водным путям, так и по морю.

Статья 85. Общее ограничение ответственности

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения любой международной конвенции или внутреннего права к общему ограничению ответственности судовладельцев.

Статья 86. Общая авария

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения условий договора перевозки или положений внутреннего права, касающихся распределения убытков по общей аварии.

Статья 87. Пассажиры и багаж

Настоящая Конвенция не применяется к договору перевозки пассажиров и их багажа.

Статья 88. Ущерб, причиненный 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 года, включая любую поправку к этим конвенциям и любую будущую конвенцию, касающуюся ответственности оператора ядерной установки за ущерб, причиненный ядерным инцидентом; или

б) согласно внутреннему праву, применимому к ответственности за такой ущерб, при условии, что такое право во всех отношениях является столь же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции, или Конвенция о дополнительном возмещении за ядерный ущерб.

ГЛАВА 18. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 89. Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 90. 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, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 91. Денонсация других конвенций

1. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником 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; или 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, одновременно денонсирует данную Конвенцию и протокол или протоколы к ней, участником которых оно является, путем направления правительству Бельгии уведомления об этом, с заявлением о том, что денонсация должна вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию и присоединяется к ней и которое является участником Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 года, одновременно денонсирует данную Конвенцию путем направления Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций уведомления об этом, с заявлением о том, что денонсация должна вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

3. Для целей настоящей статьи ратификация, принятие, утверждение настоящей Конвенции или присоединение к ней государств - участников документов, перечисленных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, уведомление о которых направляется депозитарию после вступления в силу настоящей Конвенции, не вступают в силу до тех пор, пока такая денонсация, какая 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 документов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, с тем чтобы обеспечить в этой связи необходимую координацию.

Статья 92. Оговорки

Никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 93. Процедура и последствия заявлений

1. Заявления, допускаемые статьями 76 и 80, могут быть сделаны в любое время. Заявления, допускаемые пунктом 1 статьи 94 и пунктом 2 статьи 95, делаются в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения. Никакие другие заявления не допускаются согласно настоящей Конвенции.

2. Заявления, сделанные в момент подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.

3. Заявления и их подтверждения должны делаться в письменной форме и официально сообщаться депозитарию.

4. Заявление вступает в силу одновременно со вступлением настоящей Конвенции в силу в отношении соответствующего государства. Однако заявление, официальное уведомление о котором депозитарий получает после такого вступления в силу, вступает в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев после даты его получения депозитарием.

5. Любое государство, сделавшее заявление согласно настоящей Конвенции, может в любое время отозвать это заявление путем направления депозитарию официального письменного уведомления. Отзыв заявления или его изменение, когда они допускаются настоящей Конвенцией, вступают в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев после даты получения этого уведомления депозитарием.

Статья 94. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц

1. Если Договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются разные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить о том, 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 согласно настоящей статье, 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 согласно пункту 1 настоящей статьи, то действие настоящей Конвенции распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 95. Участие региональных организаций экономической интеграции

1. Региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении определенных вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, может также подписать, ратифицировать, принять или утвердить настоящую Конвенцию или

присоединиться к ней. В этом случае региональная организация экономической интеграции имеет права и несет обязательства Договаривающегося государства в той мере, в какой эта организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией. В случаях, когда для настоящей Конвенции имеет значение число Договаривающихся государств, региональная организация экономической интеграции не считается Договаривающимся государством в дополнение к ее государствам-членам, которые являются Договаривающимися государствами.

2. Региональная организация экономической интеграции в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения делает заявление депозитарию с указанием вопросов, которые регулируются настоящей Конвенцией и в отношении которых этой организации передана компетенция ее государствами-членами. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях в распределении компетенции, указанном в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых передачах компетенции.

3. Любая ссылка на "Договаривающееся государство" или "Договаривающиеся государства" в настоящей Конвенции относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда этого требует контекст.

Статья 96. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

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

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

Статья 97. Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для ее пересмотра 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 поправками.

Статья 98. Денонсация настоящей Конвенции

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация приобретает силу с первого дня 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 уведомления.

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 своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.
