

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: Limited
14 November 2007

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Двадцать первая сессия
Вена, 14-25 января 2008 года

Транспортное право**Проект конвенции о [полностью или частично]
[морской] перевозке грузов****Записка Секретариата****Содержание**

	<i>Стр.</i>
Введение	6
Проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов	7
Глава 1. Общие положения	7
Статья 1. Определения	7
Статья 2. Толкование настоящей Конвенции	10
Статья 3. Требования в отношении формы	11
Статья 4. Применимость возражений и пределов ответственности	11
Глава 2. Сфера применения	12
Статья 5. Общая сфера применения	12
Статья 6. Конкретные исключения	12
Статья 7. Применение в отношении определенных сторон	13
Глава 3. Транспортные электронные записи	13
Статья 8. Использование и последствия транспортных электронных записей	13



Статья 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей или электронного эквивалента необоротного транспортного документа, требующего передачи	13
Статья 10. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи	14
Глава 4. Обязательства перевозчика	15
Статья 11. Перевозка и сдача груза	15
Статья 12. Период ответственности перевозчика	15
Статья 13. Перевозка за рамками договора перевозки	16
Статья 14. Конкретные обязательства	16
Статья 15. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса	17
Статья 16. Груз, который может стать опасным	17
Статья 17. Пожертвование грузом во время морского рейса	17
Глава 5. Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза или задержку в его сдаче.	18
Статья 18. Основания ответственности	18
Статья 19. Ответственность перевозчика за других лиц	20
Статья 20. Ответственность морских исполняющих сторон	20
Статья 21. Солидарная и совместная ответственность	22
Статья 22. Задержка в сдаче груза	22
Статья 23. Исчисление возмещения	22
Статья 24. Уведомление о потере, повреждении или задержке	23
Глава 6. Дополнительные положения, касающиеся конкретных стадий перевозки	24
Статья 25. Отклонение от курса во время морской перевозки	24
Статья 26. Палубный груз на морских судах	24
Статья 27. Перевозка до или после морской перевозки	25
Глава 7. Обязательства грузоотправителя по договору перед перевозчиком	26
Статья 28. Сдача груза к перевозке	26
Статья 29. Сотрудничество грузоотправителя по договору и перевозчика в предоставлении информации и инструкций	26
Статья 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов	27
Статья 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком	27
Статья 32. Информация для формулирования договорных условий	28

Статья 33. Специальные правила об опасном грузе	28
Статья 34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору документарным грузоотправителем	29
Статья 35. Ответственность грузоотправителя по договору за других лиц	29
Статья 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору	30
Глава 8. Транспортные документы и транспортные электронные записи	30
Статья 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи	30
Статья 38. Договорные условия	31
Статья 39. Идентификация перевозчика	32
Статья 40. Подпись	32
Статья 41. Недостатки в договорных условиях	32
Статья 42. Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях	33
Статья 43. Доказательственная сила договорных условий	34
Статья 44. "Предоплата фрахта"	35
Глава 9. Сдача груза	36
Статья 45. Обязательство принять сдачу груза	36
Статья 46. Обязательство подтвердить получение груза	37
Статья 47. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выдана	37
Статья 48. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан	38
Статья 49. Сдача груза в том случае, когда электронный эквивалент необоротного транспортного документа, требующего передачи, выдан	39
Статья 50. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выдана	40
Статья 51. Груз, оставшийся не сданным	42
Статья 52. Удержание груза	44
Глава 10. Права контролирующей стороны	44
Статья 53. Осуществление и объем права контроля над грузом	44
Статья 54. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом	44
Статья 55. Выполнение инструкций перевозчиком	46
Статья 56. Подразумеваемая сдача груза	47
Статья 57. Изменения в договоре перевозки	47

Статья 58. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику	48
Статья 59. Отступление от положений по договоренности	48
Глава 11. Передача прав	49
Статья 60. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана	49
Статья 61. Ответственность держателя	49
Глава 12. Пределы ответственности	50
Статья 62. Пределы ответственности	50
Статья 63. Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой	52
Статья 64. Утрата права на ограничение ответственности	53
Глава 13. Срок для предъявления иска	53
Статья 65. Исковая давность	53
Статья 66. Продление срока для предъявления иска	53
Статья 67. Иск о возмещении	54
Статья 68. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика	54
Глава 14. Юрисдикция	54
Статья 69. Иски в отношении перевозчика	55
Статья 70. Соглашения о выборе суда	55
Статья 71. Иски в отношении морской исполняющей стороны	56
Статья 72. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции	56
Статья 73. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера	56
Статья 74. Объединение и перенос исков	57
Статья 75. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция в случае явки ответчика	57
Статья 76. Признание и приведение в исполнение	58
Статья 77. Применение главы 14	58
Глава 15. Арбитраж	58
Статья 78. Арбитражные соглашения	58
Статья 79. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках	60
Статья 80. Соглашения об арбитраже после возникновения спора	60
Статья 81. Применение главы 15	61
Глава 16. Действительность договорных положений	61
Статья 82. Общие положения	61

Статья 83. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок	61
Статья 84. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов	63
Глава 17. Вопросы, не регулируемые настоящей Конвенцией	63
Статья 85. Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта	63
Статья 86. Общее ограничение ответственности	64
Статья 87. Общая авария	64
Статья 88. Пассажиры и багаж	64
Статья 89. Ущерб, причиненный ядерным инцидентом	64
Глава 18. Заключительные положения	65
Статья 90. Депозитарий	65
Статья 91. Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение	65
Статья 92. Денонсация других конвенций	65
Статья 93. Оговорки	67
Статья 94. Процедура и последствия заявлений	67
Статья 95. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц	67
Статья 96. Участие региональных организаций экономической интеграции	68
Статья 97. Вступление в силу	68
Статья 98. Пересмотр и внесение поправок	69
Статья 99. Изменение сумм ограничения	69
Статья 100. Денонсация настоящей Конвенции	72

Введение

1. На своей тридцать четвертой сессии в 2001 году Комиссия учредила Рабочую группу III (Транспортное право) и возложила на нее задачу подготовки в тесном сотрудничестве с заинтересованными международными организациями законодательного документа по таким вопросам, касающимся международной перевозки грузов, как сфера применения, период ответственности перевозчика, обязательства перевозчика, ответственность перевозчика, обязательства грузоотправителя по договору и транспортные документыⁱ. Рабочая группа начала обсуждение проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на своей девятой сессии в 2002 году. Самая последняя подборка ссылок, касающихся хода разработки этого проекта документа, приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.100.

2. В настоящем документе содержится свод пересмотренных положений проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, подготовленный Секретариатом для рассмотрения Рабочей группой до представления данного текста на рассмотрение Комиссии на ее сорок первой сессии в 2008 году. Последние из рассмотренных Рабочей группой изменений в сводном тексте (содержащиеся в документах A/CN.9/WG.III/WP.81 и A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1) снабжены сносками, в которых указаны такие изменения и, в соответствующих случаях, дается ссылка на рабочий документ или пункт доклада, в котором содержится такой пересмотренный текст.

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

Проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке 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 и 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 перевозчика¹.

б) "Исполняющая сторона" не включает любое лицо, которое нанято, прямо или косвенно, грузоотправителем по договору, документарным грузоотправителем, фактическим грузоотправителем, контролирующей стороной или грузополучателем вместо перевозчика².

¹ Заключительное предложение текста "Она включает агентов и субподрядчиков исполняющей стороны в той мере, в какой они также исполняют или обязуются исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки" было исключено как излишнее, поскольку перечисленные стороны уже включены в определение "исполняющей стороны" на основании первого предложения текста.

² Пересмотренный текст этого положения согласован Рабочей группой (см. A/CN.9/621, пункты 141, 142 и 153). Рабочая группа также согласилась включить следующий текст "i) служащим перевозчика или исполняющей стороны; или ii)", но при рассмотрении редакционных изменений было сочтено, что эта конкретная конструкция создает трудности. В частности, исключение слова "служащим" из определения "исполняющая сторона" могло бы породить сомнения в отношении ответственности морской исполняющей стороны за

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 судна³. Сухопутный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он исполняет или обязуется исполнить свои услуги исключительно в районе порта⁴.

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. "Фактический грузоотправитель" означает лицо, которое сдает груз перевозчику или исполняющей стороне для перевозки.

11. "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 оборотная транспортная электронная запись и которое обладает исключительным правом контроля над такой оборотной транспортной электронной записью в соответствии с процедурами, предусмотренными в пункте 1 статьи 9.

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

13. "Право контроля над грузом" означает право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении груза в соответствии с главой 11.

действия своих служащих. Вместо этого Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть предлагаемый пересмотренный текст проекта статьи 4 и вопрос о включении нового положения в проект статьи 20(4), который имеет целью выполнить принципиальное решение Рабочей группы в том, что служащие исполняющих сторон не могут нести личную ответственность по проекту конвенции.

³ Фраза ", но в случае перевалки не включает исполняющую сторону, которая выполняет любые обязательства перевозчика на суше в период между убытием груза из порта и его прибытием в другой порт погрузки" была исключена в качестве редакционного улучшения, поскольку было сочтено, что заключительное предложение текста этого определения включает случаи перевалки, охватываемые исключенными словами.

⁴ Пересмотренный текст этого положения согласован Рабочей группой (см. A/CN.9/621, пункты 141, 144, 145 и 153). Было сочтено, что существующий текст включает внутренние водные пути. Кроме того, определение "неморской исполняющей стороны" было исключено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункт 139).

14. "Контролирующая сторона" означает лицо, которое в соответствии со статьей 54 имеет право контроля над грузом.

15. "Транспортный документ" означает документ, который выдается в соответствии с договором перевозки перевозчиком или исполняющей стороной и который удовлетворяет одному или обоим из следующих условий:

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

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

16. "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".

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

18. "Электронное сообщение" означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных, оптических, цифровых или аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования.

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

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

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

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

а) 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

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

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

22. "Выдача" и "передача" оборотной транспортной электронной записи означает выдачу и 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 вид контейнера, пригодный для перевозки емкости или платформы, стандартной или любой аналогичной тары, используемых для объединения груза, а также любое вспомогательное оборудование 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 применимо⁵, 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.

⁵ Для обеспечения редакционного улучшения слова "в зависимости от случая" заменены словами "в зависимости от того, что применимо".

Статья 3. Требования в отношении формы⁶

Уведомления, подтверждение, согласие, договоренность, заявление и другие сообщения, указанные в пункте 3 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 51, пункте 1 статьи 54⁷, пункте 1 статьи 62, статье 66, статье 69, а также пунктах 1 и 5 статьи 83, должны составляться в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такие средства используются с согласия лица, которое их направляет, и лица, которому они направляются.

Статья 4. Применимость возражений и пределов ответственности

1. Любое положение настоящей Конвенции, которое может предусматривать возражения и 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:

- a) перевозчика или морской исполняющей стороны;
- b) капитана, команды или любого другого лица, которое исполняет услуги на борту судна; или
- c) служащих перевозчика или морской исполняющей стороны⁸.

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

⁶ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, желательно ли включить в окончательный текст пояснительное примечание о том, что любые уведомления, предусматриваемые в настоящей конвенции, которые не включены в статью 3, могут быть направлены с помощью любых способов, в том числе устно или путем обмена сообщениями данных, которые не соответствуют определению "электронного сообщения". В определении "электронного сообщения" подразумевается, что оно должно быть способным воссоздавать функцию письменных документов (см. выше сноску к определению "электронного сообщения").

⁷ С учетом решения Рабочей группы исключить проект статьи 61 (см. A/CN.9/642, пункты 116 и 118) из проекта статьи 3 была исключена следующая ссылка: "подпункте (d) статьи 61;".

⁸ Редакционное пояснение текста в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 (рассмотренное Рабочей группой в документе A/CN.9/621, пункт 149). Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что этот текст несколько отличается от текста, рассмотренного в пунктах 141 и 149 документа A/CN.9/621, при этом изменение было сделано для достижения стратегических целей Рабочей группы относительно использования более точных редакционных методов, как это также отмечено выше в сноске к пункту (b) определения "исполняющая сторона". Подпункты этого пересмотренного текста пункта 1 и включение слов "независимо от того, основывается ли этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании" имеют целью улучшить редакцию и включить содержание предлагаемых новых пунктов 2 и 3, которые были согласованы Рабочей группой (A/CN.9/621, пункты 141, 149 и 153).

грузоотправителя по договору, документарного грузоотправителя или их подрядчиков, агентов или служащих⁹.

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 Договаривающемся государстве находится любое одно из следующих мест:

- a) место получения груза;
- b) порт погрузки;
- c) место сдачи груза; или
- d) 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 договоров¹⁰ при линейных перевозках:

- a) чартеры; и
- b) другие договоры¹¹ на использование морского судна или любого пространства на нем¹².

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

⁹ Проект пункта 2 является новым текстом, имеющим целью ответить на решение Рабочей группы (A/CN.9/621, пункт 17) о распространении защиты, предусмотренной в проекте статьи 4, на грузоотправителей по договору в той мере, в какой ответственность грузоотправителя по договору охватывается проектом конвенции.

¹⁰ Слово "перевозки" было исключено, поскольку чартеры и аналогичные договоры являются договорами перевозки в некоторых правовых системах, но не в других правовых системах, и предполагается, что ссылка на "следующие договоры" без последующей конкретизации позволит использовать соответствующий подход во всех правовых системах независимо от режима чартеров.

¹¹ Редакционное пояснение текста в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 (рассмотренное Рабочей группой в документе A/CN.9/621, пункт 21) не призвано изменять смысл пункта. Для целей улучшения формулировки слова "договорные механизмы" были заменены словом "договоры".

¹² Для целей улучшения формулировки слова "независимо от того, является ли такой договор чартером или нет" были исключены как излишние.

а) не существует чартера или другого договора между сторонами¹³ на использование морского судна или любого пространства на нем; и

б) доказательством заключения договора перевозки является транспортный документ или транспортная электронная запись, которая также свидетельствует о получении груза перевозчиком или исполняющей стороной.

Статья 7. Применение в отношении определенных сторон

Несмотря на положения статьи 6, настоящая Конвенция применяется в отношениях между перевозчиком и фактическим грузоотправителем, 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:

а) 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

б) выдача или передача транспортной электронной записи, или исключительный¹⁴ контроль над нею имеет такие же последствия, как и выдача или передача транспортного документа, или владение им.

Статья 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей или электронного эквивалента необоротного транспортного документа, требующего передачи¹⁵

1. Использование оборотной транспортной электронной записи или электронного эквивалента необоротного транспортного документа, требующего передачи, осуществляется в соответствии с процедурами, которые предусматривают:

а) метод выдачи и передачи этой записи предполагаемому держателю;

¹³ Редакционное пояснение текста в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 (рассмотренное Рабочей группой в документе A/CN.9/621, пункт 21) не призвано изменять смысл пункта. И вновь слова "договорный механизм" были заменены словом "договор".

¹⁴ Слово "исключительный" было добавлено в качестве редакционного улучшения для достижения большей точности.

¹⁵ Для восполнения пробела в предыдущем тексте была сделана ссылка на "или электронный эквивалент необоротного транспортного документа, требующего передачи" как в заголовке, так и в тексте этой статьи.

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

c) способ, с помощью которого держатель или грузополучатель¹⁶ в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем или грузополучателем; и

d) способ направления подтверждения того, что сдача груза держателю или грузополучателю¹⁷ осуществлена или что в соответствии с пунктом 2 статьи 10, подпунктом (a) статьи 49¹⁸ или подпунктами (a)(ii) и (c) статьи 50 транспортная электронная запись¹⁹ полностью утратила юридическую силу или действительность.

2. Процедуры, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи, указываются в договорных условиях и предусматривают возможность беспрепятственного удостоверения²⁰.

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:

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

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

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

¹⁶ Ссылка на "грузополучателя" была добавлена в этот подпункт с тем, чтобы правильно включить в это положение электронный эквивалент необоротного транспортного документа, требующего передачи.

¹⁷ То же.

¹⁸ Ссылка на "подпункт (a) статьи 49" была добавлена в этот подпункт с тем, чтобы правильно включить в это положение электронный эквивалент необоротного транспортного документа, требующего передачи.

¹⁹ Слово "оборотная" было исключено для корректировки текста, поскольку была добавлена ссылка на проект статьи 49(a).

²⁰ Как изложено в сноске 34 в документе A/CN.9/WG.III/WP.47 и согласовано в пунктах 198-199 документа A/CN.9/576, термин "возможность беспрепятственного удостоверения" был использован для того, чтобы без излишних подробностей указать, что необходимые процедуры должны иметься в наличии для тех сторон, которые на законном основании хотят их знать до принятия на себя юридического обязательства на основе действия оборотной транспортной электронной записи. Далее было отмечено, что предусмотренная система по своему действию не будет отличаться от нынешних положений и условий коносаментов. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли указать соответствующие подробности в записке или в комментарии, сопровождающем проект конвенции.

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

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 груза²¹.

2. а) Если право или нормативные акты места получения груза требуют, чтобы фактический грузоотправитель передал груз 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 стороны²².

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

²¹ В порядке пояснения связи между пунктами 1 и 2, содержащимися в проекте статьи 11 в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 и согласованными Рабочей группой (A/CN.9/621, пункты 32 и 33), и пояснения акцента этого положения на периоде ответственности перевозчика, бывший пункт 2, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был исключен и его содержание в отношении удостоверения времени и места сдачи груза было включено в проект статьи 45(1). Кроме того, вступительное выражение "С учетом положений статьи 12" было исключено в порядке предложенного исправления к тексту, поскольку это положение, которое сейчас является проектом статьи 13, уже не имеет такое же содержание, какое оно имело тогда, когда была добавлена эта ссылка.

²² С учетом исключения бывшего пункта 2 из проекта статьи 11, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, логически вытекающие изменения были внесены в последнюю часть текста этого положения с тем, чтобы согласовать его с пересмотренным текстом. Таким образом, бывшие подпункты (а) и (б) были исключены, а их содержание сохранено в той мере, в какой они содержат дополнительные правила определения периода ответственности в описанном контексте. Кроме того, остальной текст этого проекта пункта был разбит на два подпункта, (а) и (б), с тем чтобы обеспечить его точное отражение во всех языковых вариантах текста, однако отсутствовало намерение как-либо изменить содержание этого текста.

перевозчика заканчивается в момент передачи перевозчиком груза этому органу или другой третьей стороне²³.

3. Для целей определения периода ответственности перевозчика и с учетом пункта 2 статьи 14 стороны могут согласовать момент и место получения и сдачи груза, однако положение в договоре перевозки не имеет силы в той мере, в какой оно²⁴ 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, которая включает конкретно указанную перевозку, не охватываемую договором перевозки, и в отношении которой он соответственно не является перевозчиком. В таком случае периодом ответственности перевозчика за груз является период действия договора перевозки. Если перевозчик организует перевозку, которая не охвачена договором перевозки, как это предусмотрено в таком транспортном документе или в транспортной электронной записи, перевозчик действует, таким образом, от имени грузоотправителя по договору²⁵.

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 5-78, стороны могут согласовать, что погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза должны выполняться грузоотправителем по договору, документарным грузоотправителем²⁶ или грузополучателем. Такое соглашение упоминается в договорных условиях.

²³ Остальной текст этого проекта пункта был разбит на два подпункта, (а) и (б), с тем чтобы обеспечить его точное отражение во всех языковых вариантах текста, однако отсутствовало намерение как-либо изменить содержание этого текста.

²⁴ С учетом исключения бывшего пункта 2 из проекта статьи 11, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, логически вытекающие изменения были внесены в последнюю часть текста этого положения с тем, чтобы согласовать его с пересмотренным текстом. Кроме того, выражение "стороны могут согласовать момент и место получения и сдачи груза, однако" было сохранено в проекте пункта 3, с тем чтобы включить элемент гибкости, наличествовавший в бывшем пункте 11(2).

²⁵ Пояснение текста в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 (согласованное Рабочей группой в документе A/CN.9/621, пункты 44, 47 и 49, с небольшими изменениями в целях улучшения формулировки).

²⁶ В дополнение к просьбе Рабочей группы о внесении необходимых редакционных изменений в проекты статей 14(2), 28(2), 18(3)(h) и 35 для обеспечения согласованности режима

*Статья 15. Конкретные обязательства, применимые в отношении
морского рейса*

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

- a) обеспечения и поддержания мореходного состояния морского судна;
- b) надлежащего укомплектования экипажа, оснащения и обеспечения судна и поддержания такого укомплектования экипажа, оснащения и обеспечения морского судна в течение всего рейса; и
- c) 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 14²⁷, 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 разумно²⁸ предполагать, будет представлять реальную опасность для людей, имущества или окружающей среды в период ответственности перевозчика.

Статья 17. Пожертвование грузом во время морского рейса²⁹

Невзирая на положения статей 11, 14 и 15, перевозчик или исполняющая сторона может пожертвовать грузом в море³⁰, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях защиты от неизбежной опасности для человеческой жизни или другого имущества, являющегося элементом единого предприятия.

ответственности грузоотправителя по договору за действия грузополучателя и контролирующей стороны (см. A/CN.9/621, пункт 260) в это положение был добавлен документарный грузоотправитель, в то время как контролирующая сторона и любое лицо, упоминаемое в проекте статьи 35, были исключены как не являющиеся необходимыми в данном контексте.

²⁷ Ссылка на статью 15, бывшую статью 16, была исключена как не имеющая отношения к этому положению. Эта ссылка была первоначально включена в текст потому, что обязательство проявлять надлежащую осмотрительность было наделено постоянным статусом.

²⁸ Слово "разумно" было добавлено в текст в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 по согласованию с Рабочей группой (см. A/CN.9/621, пункты 55 и 57).

²⁹ Проект статьи 16(2) текста, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был сохранен в отдельном положении, а квадратные скобки, в которые он был заключен, были сняты по согласованию с Рабочей группой (см. A/CN.9/621, пункты 61 и 62).

³⁰ Было предложено добавить слова "в море" после выражения "пожертвовать грузом" с тем, чтобы уточнить, что пожертвование грузом ограничивается морским отрезком перевозки.

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 судне;
- g) скрытые дефекты³¹, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной осмотрительности;
- h) действие или бездействие грузоотправителя по договору, документарного грузоотправителя, контролирующей стороны, грузополучателя или любого другого лица, за действия которого грузоотправитель по договору или документарный грузоотправитель несет ответственность согласно статье 34 или 35³²;

³¹ Слова "[морского судна] [транспортных средств]", содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, были исключены по согласованию с Рабочей группой (см. A/CN.9/621, пункты 70 и 71).

³² В дополнение к просьбе Рабочей группы о внесении редакционных изменений в проекты статей 14(2), 28(2), 18(3)(h) и 35 для обеспечения согласованности режима ответственности грузоотправителя по договору за действия грузополучателя и контролирующей стороны

i) погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза, выполненные на основании соглашения, достигнутого в соответствии с пунктом 2 статьи 14, если только перевозчик или исполняющая сторона³³ не осуществляет 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 имени³⁴;

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 докажет³⁵, что вина перевозчика или какого-либо лица, указанного в статье 19, вызвала событие или обстоятельство, на которое ссылается перевозчик, или способствовала ему; или

b) если истец докажет, что иное событие или обстоятельство, чем перечисленные в пункте 3 настоящей статьи, способствовало потере, повреждению или задержке, и перевозчик не сможет доказать, что это событие или обстоятельство не может быть отнесено 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:

(см. A/CN.9/621, пункт 260) в это положение был добавлен документарный грузоотправитель, а ссылка на "грузополучателя" была исключена как не являющаяся необходимой, несмотря на то, что Рабочая группа согласилась сохранить слово "грузополучатель", содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 (см. A/CN.9/621, пункты 69 и 71). Кроме того, была добавлена ссылка на проект статьи 34, с тем чтобы включить тех лиц, за кого несет ответственность документарный грузоотправитель.

³³ Выражение "или исполняющая сторона", содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, было сохранено, а заключавшие его квадратные скобки были сняты по согласованию с Рабочей группой (см. A/CN.9/621, пункты 69 и 71).

³⁴ Выражение "или не от его имени", содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, было сохранено, а заключавшие его квадратные скобки были сняты по согласованию с Рабочей группой (см. A/CN.9/621, пункты 69 и 71).

³⁵ Выражение "если истец докажет" было перенесено из вводной части статьи в начало подпунктов (a) и (b), с тем чтобы обеспечить правильное понимание бремени доказывания в отношении последней части текста подпункта (b).

а) 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 15³⁶.

6. Когда перевозчик частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, перевозчик несет ответственность только в той части, в какой такая потеря, повреждение или задержка может быть отнесена на счет события или обстоятельства, за которое 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 или агентов 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 перевозчика³⁷.

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:

³⁶ Для уточнения того, что подпункта 5(а) требует от истца доказательств вероятной причины потери, повреждения или задержки, а подпункт 5(б) дает перевозчику возможность контрдоказательств (см. A/CN.9/621, пункт 73), в этом положении были сделаны небольшие редакционные изменения без намерения изменить смысл текста.

³⁷ Пересмотренный текст положения согласован Рабочей группой (см. A/CN.9/621, пункты 141, 150 и 153). Проект пункта 2 текста, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был исключен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 77 и 78).

а) морская исполняющая сторона получила³⁸ груз для перевозки в Договаривающемся государстве или сдала его в Договаривающемся государстве, или осуществляла мероприятия в отношении груза в одном из портов Договаривающегося государства; и³⁹

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 находится в ее ведении; или iii) в любой другой момент в той степени, в какой она участвовала в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки⁴⁰.

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 пределы⁴¹, указанные⁴² в соответствии с настоящей Конвенцией⁴³, то морская исполняющая сторона не связана таким согласием, если только морская исполняющая сторона 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 какого-либо служащего перевозчика или морской исполняющей стороны⁴⁴.

³⁸ Были исключены слово "первоначально", стоявшее перед словом "получила", и слово "окончательно", стоявшее перед словом "сдала", поскольку, хотя эти термины имели целью пояснить, какие морские исполняющие стороны были включены в перевалку (см. A/CN.9/594, пункт 142), слова "первоначально" и "окончательно" на деле могли сбить с толку и быть восприняты как означающие лишь первоначальное получение товара по договору перевозки и их окончательную сдачу. Подобное исключение терминов рекомендуется произвести в проекте статьи 71(b).

³⁹ Были сняты квадратные скобки, в которые был заключен текст, следующий за словами "морская исполняющая сторона", содержащимися в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, но был сохранен текст, согласованный Рабочей группой (см. A/CN.9/621, пункты 83 и 84).

⁴⁰ Пересмотренный текст положения, согласованный Рабочей группой (см. A/CN.9/621, пункты 141, 150 и 153), был несколько скорректирован и изменен Секретариатом для улучшения формулировки. Проект пункта 2 текста, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был исключен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 77 и 78). Бывший подпункт 1(b) в настоящее время является пунктом 3.

⁴¹ Слово "пределы" было добавлено для обеспечения большей точности формулировки.

⁴² Словом "указанные" было заменено слово "установленные" для обеспечения большей точности формулировки.

⁴³ Ссылка "в соответствии с настоящей Конвенцией" заменила выражение "в соответствии со статьями 63, 62 и пунктом 5 статьи 25", содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, для упрощения текста и исключения возможности указания неправильных или неполных ссылок.

⁴⁴ Хотя первоначально Рабочая группа согласилась внести редакционные изменения в проект статьи 19(4), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 (см. A/CN.9/621, пункты 92-95 и 97), пересмотренный текст проекта статьи 19, содержащийся в пункте 141

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 совместной⁴⁵, но только в пределах, предусмотренных в соответствии с настоящей Конвенцией⁴⁶.

2. Без ущерба для положений статьи 64 совокупная ответственность всех таких лиц не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией⁴⁷.

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 согласованного⁴⁸ срока⁴⁹.

Статья 23. Исчисление возмещения

1. С учетом положений статьи 62 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 с пунктом 1 статьи 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.

документа A/CN.9/621, имел целью исключить пункт целиком вследствие коррективов, внесенных в других местах текста. Как таковой, пункт 4 проекта статьи 19, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был исключен и заменен текстом для замены уже исключенной части определения "исполняющей стороны", ранее содержащейся в проекте статьи 1(6)(b)(i), с тем чтобы предоставить защиту отдельным служащим.

⁴⁵ Выражение "[, при которой каждая такая сторона несет ответственность за возмещение всей суммы такой потери, повреждения или задержки без ущерба для любого права регрессного иска, которым она может обладать по отношению к другим несущим ответственность сторонам,]" содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, было исключено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 98 и 100).

⁴⁶ Как и в проекте статьи 20(2) выше, ссылка "в соответствии с настоящей Конвенцией" заменила выражение "в соответствии со статьями 25, 62 и 63" для упрощения текста и исключения возможности указания неточных или неполных ссылок.

⁴⁷ Проект пункта 3 текста, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был исключен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 104-105).

⁴⁸ Слово "прямо", содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, было исключено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункт 184).

⁴⁹ Выражение "определенного соглашением или, в отсутствие такого соглашения – до истечения срока, который было бы разумно требовать от осмотрительного перевозчика с учетом условий договора, обычаев, практики и обыкновений в данной отрасли, и конкретных обстоятельств рейса", содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, было исключено из последней части текста проекта положения по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 180(b) и 183-184).

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 о потере, повреждении или задержке

1. В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если только уведомление о потере или повреждении груза, указывающее на общий характер такой потери или повреждения, не направлено перевозчику или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи груза или, если потеря или повреждение не являются очевидными, в течение семи рабочих дней в месте сдачи груза⁵⁰ 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 18⁵¹.

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 которую возлагается ответственность⁵².

4. Никакое возмещение не подлежит уплате в соответствии со статьями 22 и 63, 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 документации, касающимся перевозки груза.

⁵⁰ Вариант "семь рабочих дней в месте сдачи груза" в положении, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был сохранен, а заключавшие его квадратные скобки сняты, так же как был исключен и другой заключенный в квадратные скобки текст по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 113-114).

⁵¹ Проект пункта 2 текста был добавлен для уточнения действия проекта пункта 1 по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 111, 112 и 114).

⁵² Проект пункта 3 текста ранее был заключительным предложением текста проекта пункта 1, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Нумерация последующих проектов пунктов была соответствующим образом изменена.

ГЛАВА 6. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНКРЕТНЫХ СТАДИЙ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 25. Отклонение от курса во время морской перевозки

Если в соответствии с внутренним 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 64.

Статья 26. Палубный груз на морских судах

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

- a) такая перевозка требуется в соответствии с законодательством;
- b) он перевозится в контейнерах или на контейнерах на палубе, которая специально предназначена для перевозки таких контейнеров; или
- c) 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(a) или (c) 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(c) 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 прямо⁵³ договорились о том, что груз будет перевозиться в трюме, то перевозчик не имеет права воспользоваться ограничением своей ответственности⁵⁴ за любую

⁵³ Квадратные скобки, в которые было заключено слово "прямо", содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, были сняты, а само слово сохранено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 125 и 126).

⁵⁴ Это выражение было скорректировано следующим образом "не имеет права воспользоваться ограничением своей ответственности", с тем чтобы оно соответствовало проекту статьи 64 по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 124 и 126).

потерю или повреждение груза, или задержку в его сдаче в той мере, в какой такая потеря, повреждение⁵⁵ или задержка вызваны его перевозкой на палубе.

*Статья 27. Перевозка до или после морской перевозки*⁵⁶

1. 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 сдаче⁵⁷;

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.

[2. Пункт 1 настоящей статьи не затрагивает применения пункта 2 статьи 62⁵⁸.]

3. За исключением случаев, когда иное предусмотрено в пункте 1 настоящей статьи, [и] статье [статьях] 85⁵⁹ [и пункте 2 статьи 62], ответственность перевозчика и морской исполняющей стороны за потерю или

⁵⁵ Вариант "в той мере, в какой такой ущерб" в положении, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был сохранен, а заключающие его квадратные скобки были сняты так же, как были сняты и другие варианты, заключенные в квадратные скобки, по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 125 и 126).

⁵⁶ На своей девятнадцатой сессии Рабочая группа просила включить в текст проекта статьи 26 бис, с тем чтобы предусмотреть возможность заявления, положение, разрешающее договаривающемуся государству включить в положение, которое сейчас является проектом статьи 27(1), императивные нормы своего внутреннего права (см. A/CN.9/621, пункты 189-192). Однако на своей двадцатой сессии Рабочая группа решила, в качестве части своего предварительного решения до дальнейшего рассмотрения компромиссного предложения в отношении предела ограничения ответственности перевозчика, отменить это решение (см. A/CN.9/642, пункты 163 и 166).

⁵⁷ Выражение "[или внутреннего права]" было исключено из вводной части текста проекта пункта 1, подпункты 1(а) и (с), содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, и Вариант В были сохранены, а Вариант А исключен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 190-192).

⁵⁸ В случае исключения пункта 62(2) данный пункт также следует исключить.

⁵⁹ В случае сохранения проекта пункта 3 для большей точности в проект статьи 85 была добавлена сноска, а квадратные скобки, заключающие выражение "пункт 1 настоящей статьи", были перенесены, с тем чтобы они заключали лишь ссылку на "пункт 2 статьи 62".

повреждение груза, или задержку в его сдаче регулируется исключительно положениями настоящей Конвенции⁶⁰.

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, готовый 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. Если стороны⁶¹ достигли соглашения, указанного в пункте 2 статьи 14, то грузоотправитель по договору надлежащим образом и тщательно производит погрузку, обработку или укладку груза⁶².

3. Если контейнер или трейлер упаковывается грузоотправителем по договору, то грузоотправитель по договору надлежащим образом и тщательно производит укладку, увязку и закрепление содержимого в или на контейнере или трейлере таким образом, чтобы оно не причинило вреда людям или имуществу.

Статья 29. Сотрудничество грузоотправителя по договору и перевозчика в предоставлении информации и инструкций⁶³

Без ущерба для обязательств грузоотправителя по договору, установленных в статье 31, перевозчик и грузоотправитель по договору отвечают на просьбы друг друга о предоставлении информации и инструкций, требуемых для

⁶⁰ Квадратные скобки, заключавшие этот проект пункта, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, были сняты, а сам пункт сохранен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 201 и 203). Однако Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, является ли вообще этот пункт необходимым с учетом ее решения о выборе подхода "гипотетического договора" Варианта В подпункта 1(а), а не подхода коллизии норм права Варианта А (см. A/CN.9/621, пункт 191). Как отмечено в сноске 93 в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, проект пункта 3 был добавлен в текст для большей ясности относительно применимости конвенций о сухопутной перевозке, когда единственным подходом в подпункте 1(а) текста являлся подход коллизии норм права, предусмотренный в Варианте А. С учетом решения Рабочей группы о выборе подхода Варианта В, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об исключении проекта пункта 3.

⁶¹ В качестве редакционного улучшения и для согласования текста с проектом статьи 14 слова "перевозчик и грузоотправитель по договору" были заменены словом "стороны".

⁶² Квадратные скобки, в которые заключен проект пункта, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, были сняты, а сам пункт сохранен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 209 и 212). Кроме того, обязательство относительно "разгрузки" груза было исключено из этого пункта и перенесено в проект статьи 45 (2), с тем чтобы пояснить, что разгрузка или выгрузка груза будет обязательством грузополучателя при сдаче, а не грузоотправителя по договору.

⁶³ Название этого проекта статьи было изменено с тем, чтобы отличать его от обязательства грузоотправителя по договору предоставлять информацию, предусмотренного в проекте статьи 30 по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 215 и 216).

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 Конвенции⁶⁴.

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

⁶⁴ Пересмотренный текст проекта статьи 31 (1) положения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, который был скорректирован для включения пунктов 1 и 2, а бывший пункт 2 был изменен, став пунктом 3, по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 241-243). Ссылка в проекте пункта 1 "в соответствии со статьями 27, [и] 29, подпункты 1(а) и (б) [и 31, пункт 1]" была заменена выражением "по настоящей Конвенцией" для учета редакционного предложения Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункт 242(a)).

несет ответственность только за ту часть потерь или ущерба⁶⁵, 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 38⁶⁶; наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем по договору в договорных условиях; наименование грузополучателя, если таковое имеется; и наименование лица, приказу которого должен быть выдан транспортный документ или транспортная электронная запись, если таковое имеется.

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 потери⁶⁷ или ущерб⁶⁸, явившиеся результатом недостоверности такой информации.

Статья 33. Специальные правила об опасном грузе

Если груз в силу своей природы или характера представляет собой⁶⁹ 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 фактическим грузоотправителем 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 потери⁷⁰ или ущерб⁷¹, являющиеся результатом непредоставления такой информации⁷²; и

⁶⁵ Ссылка в этом положении на задержку была исключена по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 180(b), 183 и 184).

⁶⁶ Исправление было внесено в текст для обеспечения включения проекта статьи 38 (1) полностью (см. A/CN.9/621, пункты 245 и 246).

⁶⁷ Как и в проекте статьи 33 (а) и (b) ниже, слово "любые" перед словом "потери" было исключено в качестве редакционного улучшения, поскольку оно не помогает понять положение и может ошибочно толковаться как включающее ущерб в связи с задержкой со стороны грузоотправителя по договору, которое не предполагается охватывать в данном проекте конвенции.

⁶⁸ Ссылка в этом положении на задержку была исключена по согласованию с Рабочей группой (см. A/CN.9/621, пункты 180 (b), 183 и 184).

⁶⁹ Выражение "[или станет]" было исключено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 250, 251 и 253).

⁷⁰ Как и в проекте статьи 32 (2) выше и в подпункте (b) ниже, слово "любые" перед словом "потери" было исключено в качестве редакционного улучшения, поскольку оно не помогает понять положение и может ошибочно толковаться как включающее ущерб в связи с

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 потери⁷³ или ущерб⁷⁴, 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 58, 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 фактического грузоотправителя или любого лица⁷⁵, включая служащих, агентов и субподрядчиков, которому он поручил исполнение любого из своих обязательств⁷⁶, однако грузоотправитель по договору не несет ответственности за действия или бездействие перевозчика или исполняющей стороны,

задержкой со стороны грузоотправителя по договору, который не предполагается охватывать в данном проекте конвенции.

- ⁷¹ Ссылка в этом положении на задержку была исключена по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 180 (b), 183 и 184). Кроме того, выражение "и расходы" было исключено как лишнее для улучшения формулировки и с тем, чтобы избежать возможности толкования слова "ущерб" в данном положении в более широком смысле, нежели в остальных частях проекта конвенции.
- ⁷² Слова "[перевозки такого груза]" были исключены, а выражение "непредоставления такой информации" было сохранено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 252 и 253).
- ⁷³ Как и в проектах статей 32 (2) и 33 (a) выше, слово "любые" перед словом "потери" было исключено в качестве редакционного улучшения, поскольку оно не помогает понять положение и может ошибочно толковаться как включающее ущерб в связи с задержкой со стороны грузоотправителя по договору, которые не предполагается охватывать в данном проекте конвенции.
- ⁷⁴ Ссылка в этом положении на задержку была исключена по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 180 (b), 183 и 184).
- ⁷⁵ В дополнение к просьбе Рабочей группы о внесении необходимых редакционных изменений в проекты статей 14 (2), 28 (2), 18 (3)(h) и 35 для согласования режима ответственности грузоотправителя по договору за действия грузополучателя и контролирующей стороны (см. A/CN.9/621, пункт 260), в данное положение была добавлена конкретная ссылка на фактического грузоотправителя.
- ⁷⁶ Выражение "как если бы такие действия или бездействие являлись его собственными действиями или бездействием" было исключено как излишнее, а также для согласования этого положения с проектом статьи 20 (3).

действующей от имени перевозчика, которой он поручил исполнение своих обязательств⁷⁷.

*Статья 36. Прекращение ответственности грузоотправителя
по договору*

Положение договора перевозки, согласно которому ответственность грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя⁷⁸ прекращается, полностью или частично, по наступлении определенного события или после наступления определенного момента времени, не имеет силы⁷⁹:

а) в отношении любой предусмотренной в настоящей главе ответственности грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя⁸⁰; 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 сумм⁸¹.

**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:

а) фактический грузоотправитель имеет право на получение необоротного транспортного документа или, с учетом подпункта (а) статьи 8, необоротной транспортной электронной записи, свидетельствующей только о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза; и

б) 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, соответствующего оборотного или необоротного транспортного документа или,

⁷⁷ Завершающая часть текст этого положения "согласно настоящей главе" были исключены как неточные. Кроме того, пункт 2 этого положения, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был исключен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 259 и 260).

⁷⁸ Исправление к тексту, содержащемуся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, с учетом определения термина "документарный грузоотправитель" в проекте статьи 1 (9).

⁷⁹ Слово "недействительно" было заменено словами "не имеет силы" с учетом предложения, внесенного в Рабочей группе (см. A/CN.9/621, пункты 262 и 263).

⁸⁰ Исправление к тексту, содержащемуся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, с учетом определения термина "документарный грузоотправитель" в проекте статьи 1 (9).

⁸¹ С учетом решения Рабочей группы исключить проект статьи 61 (см. A/CN.9/642, пункты 116 и 118) из проекта статьи 35 был исключен следующий пункт: [с] в той мере, в какой это противоречит подпункту (d)(iii) статьи 61.]."

с учетом подпункта (а) статьи 8, оборотной или необоротной 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 соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли.

Статья 38. Договорные условия

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

- a) надлежащее описание груза для транспортировки⁸²;
- 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, указанной в статье 37, должны включать:

- a) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для перевозки;
- b) наименование и адрес⁸³ 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 оборотным⁸⁴, 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:

- a) разумного внешнего осмотра груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем по договору перевозчику или исполняющей стороне; и
- b) любого дополнительного осмотра, который перевозчик или исполняющая сторона фактически проводят до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи.

⁸² Выражение "надлежащее... для транспортировки" было добавлено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 271-273 и 277).

⁸³ Выражение "лица, указанного в качестве" было исключено для обеспечения согласованности с подходом, принятым в УПО 600, по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 276 и 277).

⁸⁴ Вводная часть текста "если транспортный документ является оборотным" была добавлена для обеспечения большей точности.

Статья 39. Идентификация перевозчика

1. Если⁸⁵ 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 перевозчиком⁸⁶.

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 одного или более договорных условий, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 38, или неточность одного или более таких условий 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

⁸⁵ Это уточнение было предложено в Рабочей группе (см. A/CN.9/621, пункт 278).

⁸⁶ Текст положения скорректирован на основе сноски 122 в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 287 и 288).

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 от фактического грузоотправителя, то считается, что в договорных условиях указано, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его сдачи фактическим грузоотправителем перевозчику или исполняющей стороне.

*Статья 42. Оговорки в отношении информации о грузе⁸⁷
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, если⁸⁸:

а) перевозчик фактически знает о том, что любое существенное положение в транспортном документе или транспортной электронной записи⁸⁹ является неверным или вводит в заблуждение; или

б) перевозчик имеет разумные основания⁹⁰ 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 договору⁹¹.

3. Если груз не сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере, то перевозчик может включить в отношении информации, указанной в пункте 1 статьи 38, соответствующую оговорку, если:

⁸⁷ По предложению Рабочей группы словами "информация о" было заменено слово "описание" (см. A/CN.9/621, пункты 299 и 300).

⁸⁸ Для уточнения формулировки этого положения предлагается, чтобы проект пункта 1 рассматривал лишь обязательную оценку информации перевозчиком и чтобы необязательная часть этого положения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, рассматривалась отдельно в проекте пункта 2. Изменение формулировки подобным образом не призвано изменить смысл этого проекта статьи.

⁸⁹ Слова "по существу" были исключены по предложению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 299 и 300).

⁹⁰ Выражение "имеет разумные основания полагать" было включено по предложению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 299 и 300).

⁹¹ Проект пункта 2 был ранее включен в вводную часть текста пункта 1 этого положения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. В целях уточнения формулировки пункта 1 эта необязательная часть текста положения, содержащаяся в документе A/CN.9/

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

б) перевозчик имеет разумные основания полагать, что⁹² 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 в⁹³:

а) подпунктах 1(а), (б) или (с) статьи 38, если:

- i) ни перевозчик, ни исполняющая сторона фактически не осмотрели груз внутри контейнера; или
- ii) ни перевозчик, ни исполняющая сторона фактически не знали о содержимом контейнера до выдачи транспортного документа и транспортной электронной записи; и

б) подпункте 1(д) 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 условий⁹⁴

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

а) транспортный документ или транспортная электронная запись, свидетельствующая о получении груза, является доказательством *prima facie* получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях;

WG.III/WP.81, была перенесена в отдельный пункт 2. Изменение формулировки подобным образом не призвано изменить смысл этого проекта статьи.

⁹² Выражение "имеет разумные основания полагать" было включено по предложению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 299 и 300).

⁹³ Для улучшения формулировки и обеспечения согласованности пункта 4 с пунктами 1, 2 и 3, выражение "может включить соответствующую оговорку в отношении информации, указанной в" было заменено выражением "может включить в договорные условия соответствующую оговорку в отношении: а) информации, указанной в ... б) информации, указанной в ...", содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

⁹⁴ Текст проекта статьи 43 взят из исправленного текста, изложенного в пункте 1 в документе A/CN.9/WG.III/WP.94, на котором Рабочая группа решила основывать свое рассмотрение этого положения (см. A/CN.9/642, пункты 9 и 14).

б) 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, которая передается третьей стороне, действующей добросовестно, или
- ii) необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись, в которой [предусматривается]⁹⁵ [указывается], что она должна быть передана для обеспечения сдачи груза, и которая передается грузополучателю, действующему добросовестно;

с) доказательство противного, предоставленное перевозчиком, не допускается применительно к грузополучателю, действовавшему добросовестно в отношении любых⁹⁶ 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 38⁹⁷.

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.

⁹⁵ Слово "указывается" было взято в квадратные скобки, а альтернативное слово "предусматривается" было добавлено в текст для обеспечения его соответствия выбору, который Рабочая группа сделала в отношении сохранения этих слов в тексте проекта статьи 48.

⁹⁶ По решению Рабочей группы, выражение "действующему добросовестно в отношении" было скорректировано следующим образом: "действовавшему добросовестно в отношении любых" (см. A/CN.9/642, пункты 12 и 14).

⁹⁷ Как отмечается в пункте 1 документа A/CN.9/WG.III/WP.94, Секретариат изменил текст пункта (с), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. В частности, ссылка на подпункт 2(а) проекта статьи 38 в первом предложении текста была исключена как неверная, поскольку подпункт 2 проекта статьи 38 ссылается исключительно на информацию в договорных условиях, которые предоставляются перевозчиком. Вместо этого подпункт (с)(i) был заменен таким образом, что ссылка в настоящее время делается в пункте 1 проекта статьи 38 на договорные условия, которые предоставляются перевозчиком. Подпункт (с)(ii) повторяет текст, содержащийся в предыдущем варианте положения, а подпункт (с)(iii) ссылается на договорные условия в пункте 2 проекта статьи 38, все из которых предоставляются перевозчиком. Изменения в тексте подпункта (с) не призваны изменить его смысл.

ГЛАВА 9. СДАЧА ГРУЗА

*Статья 45. Обязательство принять сдачу груза*⁹⁸

1. Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель, осуществляющий свои права в соответствии с договором перевозки⁹⁹, 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 ожидать¹⁰⁰.

2. Если стороны достигли соглашения, указанного в пункте 2 статьи 14, которое требует от грузополучателя выгрузить груз, то грузополучатель делает это надлежащим и осторожным образом¹⁰¹.

⁹⁸ Текст проекта статьи 45 взят из измененного текста, изложенного в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.94, на котором Рабочая группа решила основывать рассмотрение этого положения (см. A/CN.9/642, пункты 15 и 23).

⁹⁹ Первый альтернативный текст, изложенный в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был сохранен, но слова "любое из" были исключены по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 19-23).

¹⁰⁰ При рассмотрении вопроса о том, как лучше пояснить связь между пунктами 1 и 2 бывшего проекта статьи 11, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 (см. A/CN.9/621, пункты 30-33), Секретариат предположил, что наиболее целесообразным редакционным подходом было бы исключение пункта 2 бывшего проекта статьи 11 и перенесение соответствующего текста в конец текста пункта 1 проекта статьи 45, исключение перекрестной ссылки на пункт 2 бывшего проекта статьи 11 в проекте статьи 45, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Как отмечается в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.94, в конце текста пункта 1 был бы добавлен следующий дополнительный текст: "В отсутствие такого соглашения или таких обычаев, практики или обыкновений временем и местом сдачи груза являются время и место выгрузки груза из последнего транспортного средства, в котором он перевозится согласно договору перевозки". Однако вместо этого Рабочая группа решила исключить в конце первого предложения текста выражение "которые соответствуют обычаям, практике и обыкновениям в данной отрасли" и включить выражение "в которых, с учетом условий договора, обычаев, практики и обыкновений в данной отрасли и обстоятельств перевозки, сдачи груза можно было бы разумно ожидать", в преддверии дальнейшего рассмотрения (см. A/CN.9/642, пункты 16-18 и 23).

¹⁰¹ Как отмечается в пунктах 2 и 3 документа A/CN.9/WG.III/WP.94, при рассмотрении вопроса о том, как лучше уточнить формулировку текста пункта 2 проекта статьи 28 (см. A/CN.9/621, пункты 209-212), Секретариат пришел к выводу о том, что будет целесообразным перенести обязательство о выгрузке груза в отдельное место в тексте, поскольку соглашение о выгрузке груза в соответствии с пунктом 2 проекта статьи 14, вряд ли будет выполняться грузоотправителем по договору, и поэтому оно, по-видимому, не должно содержаться в главе об обязательствах грузоотправителя по договору. Соответственно это обязательство было исключено из пункта 2 проекта статьи 28, где оно было указано как обязательство грузополучателя, и перенесено, чтобы стать новым пунктом 2 проекта статьи 45, касающейся обязательства грузополучателя принять сдачу груза.

Статья 46. Обязательство подтвердить получение груза

По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которая сдает 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 оборотная транспортная электронная запись не выдана

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдана:

а) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в пункте 1 статьи 45. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если, получив просьбу перевозчика, грузополучатель не идентифицирует себя надлежащим образом в качестве грузополучателя;

б) 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;

с) 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 груза¹⁰²;

д) перевозчик, сдающий груз по инструкции контролирующей стороны, грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя¹⁰³ в соответствии с подпунктом (с) настоящей статьи, освобождается от своих обязательств по сдаче груза согласно договору перевозки.

¹⁰² Для уточнения формулировки этого положения необходимые шаги в рамках этой процедуры были изложены более подробно, а последние два предложения текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 ("В таком случае контролирующая сторона или грузоотправитель по договору дает перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, найти контролируемую сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается документарный грузоотправитель"), были исключены.

¹⁰³ Ссылка на "документарного грузоотправителя" была добавлена для уточнения этого текста.

[Статья 48. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан]¹⁰⁴

Если необоротный транспортный документ, в котором [предусматривается] [указывается]¹⁰⁵, что он должен быть передан для сдачи груза, выдан:

а) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в пункте 1 статьи 45, по предъявлении, по просьбе перевозчика, грузополучателем надлежащего удостоверяющего его документа¹⁰⁶ 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;

б) если грузополучатель, получив уведомление о прибытии груза¹⁰⁷, 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 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 груза¹⁰⁸;

с) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя¹⁰⁹ в соответствии с подпунктом (б) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки независимо от того, был ли ему передан необоротный транспортный документ.]

¹⁰⁴ Квадратные скобки, в которые был взят проект статьи 48, были сняты, а его текст сохранен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 34 и 35).

¹⁰⁵ Варианты "[предусматривается]" и "[указывается]" были сохранены, а вариант "[оговаривается]" был исключен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 31-33 и 35).

¹⁰⁶ Секретариат изменил текст во всем проекте конвенции, заменив выражение "по предъявлении... грузополучателем надлежащего удостоверяющего документа" выражением "по предъявлении... грузополучателем надлежащего удостоверяющего его документа" во избежание несоответствия вариантов текста на различных языках.

¹⁰⁷ Выражение "получив уведомление о прибытии груза" было включено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 34-35).

¹⁰⁸ Для уточнения формулировки этого положения и приведения ее в соответствие с проектами статей 47(с) и 49(б) необходимые шаги в рамках этой процедуры были изложены более подробно, а заключительное предложение текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 ("для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается документарный грузоотправитель"), было исключено.

¹⁰⁹ Ссылка на "документарного грузоотправителя" была добавлена для уточнения этого текста.

[Статья 49. Сдача груза в том случае, когда электронный эквивалент необоротного транспортного документа, требующего передачи, выдан¹¹⁰

Если электронный эквивалент необоротного транспортного документа, в котором [предусматривается] [указывается]¹¹¹, что он должен быть передан для сдачи груза, выдан:

(а) перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые указаны в пункте 1 статьи 45, лицу, поименованному в электронной записи в качестве грузополучателя и обладающему исключительным контролем над электронной записью. После такой сдачи груза электронная запись утрачивает юридическую силу или перестает быть действительной. 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 лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, не в состоянии доказать в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9¹¹², что оно обладает исключительным контролем над электронной записью;¹¹³

б) если грузополучатель, получив уведомление о прибытии груза¹¹⁴, не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения или если перевозчик отказывает в сдаче груза в соответствии с подпунктом (а) настоящей статьи, 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 груза¹¹⁵;

с) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя¹¹⁶ в соответствии с подпунктом (б) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки независимо от того, в состоянии ли лицо, которому сдается груз, доказать в соответствии с процедурами, указанными в

¹¹⁰ Ссылка на "необоротную транспортную электронную запись, требующую передачи" была заменена ссылкой на "электронный эквивалент необоротного транспортного документа, требующий передачи", и в этом положении, и во всем тексте (см. A/CN.9/642, пункт 37).

¹¹¹ Варианты "[предусматривается]" и "[указывается]" были сохранены, а вариант "[оговаривается]" был исключен в целях обеспечения соответствия с учетом решения Рабочей группы в отношении проекта статьи 48 (см. A/CN.9/642, пункты 31-33 и 35).

¹¹² "Пункт 1" был добавлен для уточнения ссылки.

¹¹³ По решению Рабочей группы, подпункт (а) был взят в квадратные скобки в преддверии дальнейшего рассмотрения (см. A/CN.9/642, пункты 38 и 41).

¹¹⁴ Выражение "получив уведомление о прибытии груза" было включено в целях обеспечения соответствия с учетом решения Рабочей группы включить его в проект статьи 48(б) (см. A/CN.9/642, пункты 34-35 и 40-41).

¹¹⁵ Для уточнения формулировки этого положения и приведения ее в соответствие с проектами статей 47(с) и 48(б) необходимые шаги в рамках этой процедуры были изложены более подробно, а заключительное предложение текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 ("для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается документарный грузоотправитель"), было исключено.

¹¹⁶ Ссылка на "документарного грузоотправителя" была добавлена для уточнения этого текста.

пункте 1 статьи 9¹¹⁷, что оно обладает исключительным контролем над электронной записью.]

*Статья 50. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана*¹¹⁸

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана:

а) без ущерба для положений статьи 45 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 пункте 1 статьи 45¹¹⁹, данному держателю¹²⁰:

- 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 документа¹²¹; 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;

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

в) в случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа и если число оригиналов указано в этом документе¹²², 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

¹¹⁷ "Пункт 1" был добавлен для уточнения ссылки.

¹¹⁸ Исправления и незначительные изменения были внесены в текст подпунктов 1(a), (d) и (h), содержащихся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, как указано в пунктах 4-7 документа A/CN.9/WG.III/WP.94, на котором Рабочая группа решила основывать рассмотрение этого положения (см. A/CN.9/642, пункт 42).

¹¹⁹ Сноска на пункт 2 проекта статьи 11 заменена сноской на пункт 1 проекта статьи 45 для отражения пересмотренного текста.

¹²⁰ Выражение "в соответствующем порядке" было исключено как излишнее.

¹²¹ Секретариат изменил текст во всем проекте конвенции, заменив выражение "по предъявлении надлежащего удостоверяющего документа" выражением "по предъявлении держателем надлежащего удостоверяющего его документа" во избежание несоответствия вариантов текста на различных языках.

¹²² Выражение "и если число оригиналов указано в этом документе" было включено в текст по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 45-51), что незначительно изменило предыдущую формулировку. Кроме того, Рабочая группа решила (см. A/CN.9/642, пункты 45-51) отменить принятое на ее девятнадцатой сессии (см. A/CN.9/621, пункты 296 и 297) решение включить в проект статьи 41 (Недостатки в договорных условиях) пункт, касающийся последствий не указания числа оригиналов коносамента, которые требуется указать в договорных условиях согласно проекту статьи 38(2)(d).

действительной после сдачи груза держателю в соответствии с процедурами, указанными в подпункте 1 статьи 9.

d)¹²³ если держатель, получив уведомление о прибытии груза¹²⁴, не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, в момент или в течение срока, указанного в пункте 1 статьи 45¹²⁵ 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 груза¹²⁶;

e) перевозчик, сдающий груз по инструкции контролирующей стороны, грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя¹²⁷ 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 9¹²⁸, что оно является держателем;

¹²³ На двадцатой сессии Рабочей группы было внесено предложение ограничить действие подпунктов 50(d), (e), (g) и (h) теми ситуациями, когда был выдан оборотный транспортный документ или транспортная электронная запись и когда в самом документе или записи указано, что груз, к которому она относится, может быть сдан без предъявления оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи. Предложенный для реализации этого предложения механизм предусматривал возможное включение в качестве вступительной части текста до подпунктов 50(d), (e), (g) и (h) выражения следующего содержания: "В случае выдачи оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи, в которой указывается, что груз может быть сдан без предъявления документа или электронной записи, применяются следующие правила:" (см. A/CN.9/642, пункты 63-64 и 67).

¹²⁴ Выражение "получив уведомление о прибытии груза" было включено в целях обеспечения соответствия с учетом решения Рабочей группы включить его в проекты статей 48(b) и 49(b) (см. A/CN.9/642, пункты 34-35 и 40-41).

¹²⁵ Выражение "до истечения времени, указанного в пункте 1 статьи 45" было добавлено для пояснения текста, например, в случаях, когда время сдачи является временным периодом, а не конкретной датой. Пункт 1 проекта статьи 45 был скорректирован для включения подобного пояснения.

¹²⁶ Как и в случае проекта статьи 47(c), для уточнения формулировки этого положения необходимые шаги в рамках этой процедуры были изложены более подробно, а последние два предложения текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 ("В таком случае контролирующая сторона или грузоотправитель по договору дает перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, найти контролируемую сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается документарный грузоотправитель"), были исключены.

¹²⁷ Ссылка на "документарного грузоотправителя" была добавлена для уточнения этого текста.

¹²⁸ "Пункт 1" был добавлен для уточнения ссылки.

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 просить¹²⁹;

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 который¹³⁰ в момент, когда он стал держателем, не знал и¹³¹ 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 груза¹³².

*Статья 51. Груз, оставшийся не сданным*¹³³

1. Для целей настоящей статьи груз считается оставшимся не сданным только¹³⁴ 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 пункте 1 статьи 45;

b) контролирующая сторона, грузоотправитель по договору или документарный грузоотправитель¹³⁵ не могут быть найдены или не дают перевозчику надлежащих инструкций согласно статьям 47, 48, 49 и 50;

c) перевозчик вправе или обязан отказать в сдаче груза в соответствии со статьями 46¹³⁶, 47, 48, 49 и 50;

¹²⁹ По решению Рабочей группы к проекту статьи 50 был добавлен новый подпункт (f), устанавливающий право перевозчика предъявлять контролирующей стороне или грузоотправителю по договору иск о возмещении потерь, понесенных перевозчиком в результате выполнения инструкций, данных контролирующей стороной и грузоотправителем по договору, наряду с обязательством грузополучателя предоставить разумное обеспечение перевозчику (см. A/CN.9/642, пункты 58-62 и 67).

¹³⁰ Предлагаемое уточнение текста путем добавления выражения "становится держателем после такой сдачи и который".

¹³¹ Для уточнения текста союз "или" заменяется союзом "и".

¹³² Второе предложение текста этого подпункта было включено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 58-62 и 67).

¹³³ Рабочая группа решила поменять местами пункты 1 и 2, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 (см. A/CN.9/642, пункты 73 и 75).

¹³⁴ Слова "не могущий быть сданным" были заменены словами "не сданный" (см. A/CN.9/642, пункты 74 и 75), а слова "только в том случае" были добавлены для большей ясности.

¹³⁵ Ссылка на "документарного грузоотправителя" была добавлена для уточнения этого текста.

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

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

2. Без ущерба¹³⁷ 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

c) 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 статьи¹³⁸ 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(c) 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 груз¹³⁹ остается не сданным, согласно настоящей статье, если только истец не докажет, что такая потеря или повреждение

¹³⁶ Текст был изменен путем добавления ссылки на проект статьи 46, согласно которой перевозчик вправе отказать в сдаче груза.

¹³⁷ Выражение "Если не согласовано иное" было исключено из вводной части текста этого пункта по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 72 и 75).

¹³⁸ По решению Рабочей группы требование о направлении уведомления в этом положении было уточнено путем замены выражения "разумное предварительное уведомление о прибытии груза в место назначения" выражением "разумное уведомление о предполагаемых мерах согласно пункту 2 настоящей статьи" (см. A/CN.9/642, пункты 78 и 81).

¹³⁹ Для уточнения того, что перевозчик по-прежнему несет ответственность за потерю или повреждение груза, имевшие место до периода времени, когда он остается не сданным, выражение "за потерю или повреждение груза, оставшегося не сданным" следует заменить выражением "за потерю или повреждение груза в период времени, когда груз остается не сданным".

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 52. 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 53. 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 периода¹⁴⁰.

Статья 54. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом

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

- 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;

¹⁴⁰ Выполнив поручение Рабочей группы рассмотреть возможность исключения проекта статьи 54(5) (см. A/CN.9/642, пункты 93-94 и 96), Секретариат полагает, что проект статьи 54(5) можно исключить при условии добавления в проект статьи 53(2) выражения "и прекращается по истечении этого периода" для уточнения момента прекращения права контроля.

с) контролирующая сторона предъявляет надлежащий удостоверяющий ее документ¹⁴¹ при осуществлении своего права контроля над грузом.

2. Если необоротный транспортный документ или необоротная транспортная электронная запись, в которой [предусматривается] [указывается]¹⁴², что она должна быть передана для сдачи груза, выдана:

а) грузоотправитель по договору является контролирующей стороной и может передать право контроля над грузом поименованному в транспортном документе или транспортной электронной записи грузополучателю посредством передачи такому лицу транспортного документа без индоссамена или передачи ему транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9¹⁴³. 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 документ¹⁴⁴ или, в случае транспортной электронной записи, доказывает в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9¹⁴⁵, что она обладает исключительным контролем над транспортной электронной записью. 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 60. В случае выдачи более чем одного оригинала такого документа для осуществления передачи права контроля над грузом такому лицу¹⁴⁶ передаются все оригиналы;

с) для осуществления права контроля над грузом держатель предъявляет оборотный транспортный документ перевозчику, и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте 11(a)(i) статьи 1, держатель также

¹⁴¹ Секретариат изменил текст во всем проекте конвенции, заменив выражение "по предъявлении надлежащего удостоверяющего документа" выражением "по предъявлении держателем надлежащего удостоверяющего его документа" во избежание несоответствия вариантов текста на различных языках.

¹⁴² Варианты "[предусматривается]" и "[указывается]" были сохранены, а вариант "[оговаривается]" был исключен в целях обеспечения соответствия с учетом решения Рабочей группы в отношении проекта статьи 48 (см. A/CN.9/642, пункты 31-33 и 35).

¹⁴³ "Пункт 1" был добавлен для уточнения ссылки.

¹⁴⁴ Секретариат изменил текст во всем проекте конвенции, заменив выражение "по предъявлении надлежащего удостоверяющего документа" выражением "по предъявлении держателем надлежащего удостоверяющего его документа" во избежание несоответствия вариантов текста на различных языках.

¹⁴⁵ "Пункт 1" был добавлен для уточнения ссылки.

¹⁴⁶ Слова "такому лицу" были добавлены для большей ясности.

предъявляет надлежащий удостоверяющий его документ¹⁴⁷. В случае выдачи более одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено¹⁴⁸.

4. Если оборотная транспортная электронная запись выдана:
 - a) грузоотправитель по договору является контролирующей стороной;
 - b) держатель может передать право контроля над грузом другому лицу путем передачи оборотной транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9¹⁴⁹;
 - c) для осуществления права контроля над грузом держатель доказывает в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9¹⁵⁰, что он является держателем¹⁵¹.

Статья 55. Выполнение инструкций перевозчиком

1. С учетом положений пунктов 2 и 3 настоящей статьи перевозчик выполняет инструкции, указанные в статье 53, если:

- a) лицо, дающее такие инструкции, вправе осуществлять право контроля над грузом;
- b) такие инструкции могут быть разумно выполнены в соответствии с их условиями в тот момент, когда они достигают перевозчика; и
- c) такие инструкции не будут приводить к нарушению обычных операций перевозчика, включая его практику сдачи груза.

2. В любом случае контролирующая сторона возмещает перевозчику любые разумные¹⁵² дополнительные расходы, которые перевозчик может понести, и гарантирует перевозчику возмещение потерь или ущерба, которые

¹⁴⁷ Секретариат изменил текст во всем проекте конвенции, заменив выражение "по предъявлении надлежащего удостоверяющего документа" выражением "по предъявлении держателем надлежащего удостоверяющего его документа" во избежание несоответствия вариантов текста на различных языках.

¹⁴⁸ Секретариат рассмотрел текст подпунктов 3(b) и (c) с учетом подпункта (c) проекта статьи 50 по просьбе Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 92 и 96), однако решил не согласовывать эти положения. Было сочтено, что согласование этих положений позволило бы перевозчику требовать освобождения от обязательства и что предпочтительным подходом было бы решение этого вопроса на основании внутреннего права.

¹⁴⁹ "Пункт 1" был добавлен для уточнения ссылки.

¹⁵⁰ "Пункт 1" был добавлен для уточнения ссылки.

¹⁵¹ Выполнив поручение Рабочей группы рассмотреть возможность исключения проекта статьи 53(5), содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 (см. A/CN.9/642, пункты 93-94 и 96), Секретариат полагает, что проект статьи 53(5) можно исключить, что и было сделано, при условии добавления в проект статьи 53(2) выражения "и прекращается по истечении этого периода" для уточнения момента прекращения права контроля. Кроме того, проект статьи 53(6), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был исключен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 95 и 122-124).

¹⁵² Слово "разумные" было добавлено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 99-101 и 103).

перевозчик может понести в результате заботливого¹⁵³ выполнения им любой инструкции в соответствии с настоящей статьей, включая компенсацию, которую перевозчик может оказаться обязанным выплатить за потерю или повреждение¹⁵⁴ 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 сдаче¹⁵⁵ 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 62-64.

Статья 56. Подразумеваемая сдача груза

Груз, который сдается согласно инструкции в соответствии с подпунктом 1(b) статьи 53, считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения главы 9, касающиеся такой сдачи груза.

Статья 57. 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 (c) статьи 53.

2. Изменения в договоре перевозки, в том числе изменения, указанные в подпунктах 1(b) и (c) статьи 53, указываются в оборотном транспортном документе или в необоротном транспортном документе, требующем передачи¹⁵⁶, или включаются в оборотную транспортную электронную запись, или, по просьбе¹⁵⁷ контролирующей стороны, указываются в необоротном транспортном документе или включаются в необоротную транспортную

¹⁵³ Слово "заботливого" было добавлено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 97 и 103).

¹⁵⁴ Выражение "[или задержку в сдаче]" было исключено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 98-101 и 103).

¹⁵⁵ Выражение "[или задержку в сдаче]" было сохранено, а квадратные скобки вокруг него были сняты по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 102-103).

¹⁵⁶ Выражение "или в необоротном транспортном документе, требующем передачи" было добавлено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 106-107).

¹⁵⁷ Слово "просьбе" было добавлено, а слово "усмотрению" было исключено по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 105 и 107).

электронную запись¹⁵⁸. При указании или включении таких изменений они подписываются в соответствии со статьей 40.

3. Изменения в договоре перевозки, внесенные согласно настоящей статье, не затрагивают права и обязательства сторон, возникшие до того, как такие изменения в договоре перевозки были подписаны в соответствии со статьей 40¹⁵⁹.

Статья 58. 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 перевозки¹⁶⁰.

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 это делает грузоотправитель по договору. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти грузоотправителя по договору, то это делает документарный грузоотправитель¹⁶¹.

Статья 59. Отступление от положений по договоренности

Стороны договора перевозки могут изменять действие подпунктов 1(b) и (c) статьи 53, пункта 2 статьи 53¹⁶² и статьи 55. Стороны могут также

¹⁵⁸ Если слова "электронный эквивалент необоротного транспортного документа, требующего передачи в проекте статьи 49 будут сохранены, то ссылку на них следует включить здесь, если Рабочая группа решит, что они являются неоспоримым доказательством.

¹⁵⁹ Текст этого пункта был незначительно изменен во избежание несоответствия вариантов текста на разных языках. Однако Рабочая группа, возможно, пожелает исключить этот пункт полностью во избежание его трудного толкования и поскольку он может быть излишним, ибо в большинстве правовых систем будет обеспечиваться применение этого правила независимо от того, включено ли оно в проект конвенции.

¹⁶⁰ По просьбе Рабочей группы, текст проекта статьи 58 был согласован с обязательством грузоотправителя по договору предоставлять информацию, инструкции и документы согласно проекту статьи 30 с учетом разных контекстов этих двух положений (см. A/CN.9/642, пункты 109-113). В рамках такого согласования данный проект статьи был разделен на два пункта.

¹⁶¹ Выражение "документарный грузоотправитель" было исключено из заключительной части текста этого положения, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, и перенесено в новое заключительное предложение текста, с тем чтобы внести большую ясность в порядок, в каком перевозчик должен действовать при поиске информации.

¹⁶² С учетом исключения проекта статьи 53(5), содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, и включения выражения, обозначающего момент прекращения права контроля над грузом, в проект статьи 53(2) в этом положении ссылка на "пункт 5 статьи 53" была заменена ссылкой на "пункт 2 статьи 53". Хотя ссылка на проект статьи 53(2) превращает ссылку в проекте статьи 59 в несколько более широкую, чем ссылка на проект статьи 53(5), это изменение не считается проблематичным.

ограничивать или исключать возможность передачи права контроля над грузом, указанной в подпункте 1(b) статьи 54.

ГЛАВА 11. ПЕРЕДАЧА ПРАВ¹⁶³

Статья 60. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана

1. Если оборотный транспортный документ выдан, его держатель может передать права, закрепленные в этом документе, путем передачи этого документа другому лицу¹⁶⁴:

a) 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 по 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 9¹⁶⁵.

Статья 61. Ответственность держателя

1. Без ущерба для положений статьи 58 держатель, который не является грузоотправителем по договору и не пользуется каким-либо правом в соответствии с договором перевозки, не принимает на себя никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем.

[2. Держатель, который не является грузоотправителем по договору и не пользуется каким-либо правом в соответствии с договором перевозки, принимает на себя любые обязательства по договору перевозки в той мере, в какой такие обязательства включены в оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись или подтверждаются в них.]¹⁶⁶

¹⁶³ Рабочая группа решила сохранить текст проектов статей 60 и 61 и исключить бывший проект статьи 61 из главы 12, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81 (см. A/CN.9/642, пункты 115-118).

¹⁶⁴ Для удобства перевода и редактирования порядок расположения этих двух положений в каждом из подпунктов был изменен по сравнению с порядком их расположения в документе A/CN.9/WG.III/WP.81. Кроме того, подпункты (b) и (c) были объединены в один подпункт в целях большей ясности формулировки.

¹⁶⁵ "Пункт 1" был добавлен для уточнения ссылки.

¹⁶⁶ По решению Рабочей группы пункт 2 был взят в квадратные скобки для указания на то, что мнения в отношении него разделились, а первый взятый в скобки вариант в тексте, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был сохранен, а скобки были сняты, тогда как второй альтернативный текст был исключен (см. A/CN.9/642, пункты 125-129).

3. Для целей пункта [пунктов] 1 [и 2] настоящей статьи и статьи 45¹⁶⁷ держатель, который не является грузоотправителем по договору, не пользуется каким-либо правом в соответствии с договором перевозки только потому, что он:

а) 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

б) передает свои права в соответствии со статьей 60¹⁶⁸.

ГЛАВА 12. ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья 62. Пределы ответственности

1. С учетом положений статьи 63 и пункта 1 статьи 64 ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции¹⁶⁹

¹⁶⁷ Квадратные скобки вокруг слов "и статьи 45" были сняты, а текст сохранен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 130-131). Кроме того, текст проекта конвенции был изучен на предмет того, можно ли исключить его вводную часть "Для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи и статьи 45", однако было высказано предположение о том, что эти ссылки являются важными для определения пределов осуществления права, указанного в проекте статьи 45.

¹⁶⁸ Проект статьи 61, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был исключен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 118 и 132).

¹⁶⁹ Рабочая группа просила Секретариат рассмотреть ход разработки текста пункта 1 (см. A/CN.9/642, пункты 165 и 166). В дополнение к нижеследующей записке Рабочая группа, возможно, пожелает сделать ссылку на обсуждение этого вопроса в документе A/CN.9/WG.III/WP.72 (см. пункты 14-15). В первоначальном тексте проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/WP.21) выражение "в связи с грузом" было и взято из статьи 4 (5) Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, и включено. В результате высказанной Рабочей группой на ее тринадцатой сессии просьбы изучить вопрос об использовании выражения "в связи с грузом" во всем тексте проекта конвенции (см. A/CN.9/552, пункты 41-43) в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 выражение "за потерю или повреждение груза [или в связи с грузом]" было исключено из всего текста проекта конвенции, и вместо него было добавлено выражение "за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции" с соответствующими сносками. Обоснование внесения такого изменения заключалось в том, что исключенное выражение порождало значительную неопределенность и отсутствовало единообразие толкования в результате использования этого выражения в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах, особенно по вопросу о том, призвано ли это выражение охватывать случаи неправильной сдачи груза и предоставления недостоверной информации. Согласно Гаагским и Гаагско-Висбийским правилам, по общему мнению, неправильная сдача груза должна охватываться, однако существовала неопределенность относительно того, следует ли охватывать предоставление недостоверной информации. Считалось, что данный пересмотренный текст является более ясным с точки зрения включения в ограничение ответственности всех нарушений обязательств перевозчика по проекту конвенции, в том числе неправильную сдачу груза и предоставление недостоверной информации о грузе. В связи с этим прямое включение неправильной сдачи груза в ограничение ответственности не является новацией, однако прямое включение предоставления недостоверной информации о грузе представляет собой изменение по сравнению с первоначальным текстом, содержащимся в документах A/CN.9/WG.III/WP.21 и A/CN.9/WG.III/WP.32. Кроме того, в результате внесения такого изменения в текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, было внесено вытекающее из этого изменение в текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, в целях уточнения этого текста путем замены выражения

ограничивается [835]¹⁷⁰ расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или [2,5]¹⁷¹ 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.

Вариант А пункта 2¹⁷²

[2. Невзирая на пункт 1 настоящей статьи, если а) перевозчик не может установить, произошли ли потеря или повреждение груза [или вызвана ли задержка в сдаче груза] в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, и б) положения какой-либо международной конвенции [или внутреннего права] будут применимыми согласно статье 27, если потеря, повреждение, [или задержка] произошли в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, то ответственность перевозчика за такую потерю, повреждение [или задержку] ограничивается в соответствии с положениями об ограничении ответственности любой международной конвенции [или внутреннего права], которые были бы применимыми, если бы место, в котором произошло повреждение груза, было установлено, или в соответствии с положениями настоящей Конвенции об ограничении ответственности в зависимости от того, что приведет к определению большей суммы ограничения.]

Вариант В пункта 2

[2. Невзирая на пункт 1 настоящей статьи, если перевозчик не может установить, произошла ли потеря или повреждение груза [или вызвана ли задержка в сдаче груза] в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, то применяется наиболее высокий предел ответственности,

"потерянного или поврежденного груза" выражением "груза, являющегося предметом иска или спора".

¹⁷⁰ На своей двадцатой сессии Рабочая группа, в качестве части своего предварительного решения в отношении предела ограничения ответственности перевозчика, решила проставить в первых квадратных скобках, касающихся ограничения ответственности за место, цифру "835", указанную в Гамбургских правилах, в преддверии дальнейшего рассмотрения компромиссного предложения в отношении предела ограничения ответственности (см. A/CN.9/642, пункты 163 и 166).

¹⁷¹ На своей двадцатой сессии Рабочая группа, в качестве части своего предварительного решения в отношении предела ограничения ответственности перевозчика, решила проставить во вторых квадратных скобках, касающихся ограничения ответственности за один килограмм, цифру "2,5", указанную в Гамбургских правилах, в преддверии дальнейшего рассмотрения компромиссного предложения в отношении предела ограничения ответственности (см. A/CN.9/642, пункты 163 и 166).

¹⁷² В случае сохранения проекта статьи 62(2) ее текст должен быть скорректирован на основе окончательного текста проекта статьи 27. Вариант А призван уточнить текст варианта В и не предназначен для изменения предложенного подхода.

устанавливаемый в международно-правовых [и внутренних] императивных положениях, применимых к различным частям перевозки.]]¹⁷³

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

4. Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в настоящей статье, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного 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 63. Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой

С учетом пункта 2 статьи 64 размер компенсации за потерю или повреждение груза, причиненное в результате задержки, исчисляется в соответствии со статьей 23 и¹⁷⁴ ответственность за экономические потери, причиненные задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной [2,5¹⁷⁵-кратному] размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащей уплате согласно настоящей статье и пункту 1 статьи 62, не может превышать предел, который будет установлен согласно пункту 1 статьи 62 в отношении общей потери соответствующего груза.

¹⁷³ На своей двадцатой сессии Рабочая группа, в качестве части своего предварительного решения в отношении предела ограничения ответственности перевозчика, решила взять проект статьи 62(2) в квадратные скобки в преддверии дальнейшего рассмотрения компромиссного предложения в отношении предела ограничения ответственности (см. A/CN.9/642, пункты 163 и 166).

¹⁷⁴ Выражение "[, если только не согласовано иное,]", содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, было исключено по решению Рабочей группы в качестве части компромисса относительно ответственности за задержку в сдаче груза (см. A/CN.9/621, пункты 180(b) и 183-184).

¹⁷⁵ На своей двадцатой сессии Рабочая группа, в качестве части своего предварительного решения в отношении предела ограничения ответственности перевозчика, решила заменить слово "одно" цифрами "2,5-" в квадратных скобках в тексте проекта статьи 63 в преддверии дальнейшего рассмотрения компромиссного предложения в отношении предела ограничения ответственности (см. A/CN.9/642, пункты 163 и 166).

Статья 64. 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 62¹⁷⁶ 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 63, 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 65. Исковая давность¹⁷⁷

1. Никакое судебное или арбитражное разбирательство в отношении исков или споров, возникающих из нарушения какого-либо обязательства по настоящей Конвенции¹⁷⁸, 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.

¹⁷⁶ Как отмечается в пунктах 55 и 62 документа A/CN.9/552, обсуждение предложения добавить ссылку на статью 23, возможно, необходимо продолжить в контексте главы 16.

¹⁷⁷ Название этой статьи ("Срок исковой давности") было изменено на "Исковая давность" во избежание озабоченности по поводу использования выражения "срок исковой давности", обсуждавшегося в Рабочей группе (см. A/CN.9/642, пункты 169-171).

¹⁷⁸ Слово "начато" было заменено словом "возбуждено", поскольку оно является более точным и легче поддается надлежащему переводу.

Статья 66. Продление срока для предъявления иска¹⁷⁹

Срок¹⁸⁰, предусмотренный в статье 65, 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 67. Иск о возмещении

Иск о возмещении может быть предъявлен каким-либо лицом, признанным ответственным¹⁸¹, даже по истечении срока, предусмотренного¹⁸² в статье 65, если иск о возмещении предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах:

- a) срока, допускаемого применимым правом государства, в котором возбуждается разбирательство; или
- b) 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 68. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика

Иск в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру или лица, идентифицированного в качестве перевозчика согласно пункту 2 статьи 39, может быть предъявлен после истечения срока, предусмотренного¹⁸³ в статье 65, если такой иск предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах:

- a) срока, допускаемого применимым правом государства, в котором возбуждается разбирательство; или
- b) 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 39¹⁸⁴.

¹⁷⁹ Название этой статьи ("Продление срока исковой давности") было изменено "Продление срока для предъявления иска" во избежание озабоченности по поводу использования выражения "срок исковой давности", обсуждавшегося в Рабочей группе (см. A/CN.9/642, пункты 169-171).

¹⁸⁰ Слова "исковой давности" были исключены после слова "срок" по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 169-171).

¹⁸¹ Выражение "согласно настоящей Конвенции" было исключено из этого положения, поскольку было сочтено, что оно было включено в ненадлежащем месте и в любом случае является излишним (см. A/CN.9/642, пункт 176).

¹⁸² Словом "предусмотренного" было заменено слово "указанного" для большей согласованности.

¹⁸³ Словом "предусмотренного" было заменено слово "указанного" для большей согласованности.

¹⁸⁴ Рабочая группа просила Секретариат изучить взаимодействие между проектами статей 68 и 39(2) с целью определения того, может ли быть исключена ссылка на фрахтователя по бербоут-чартеру. Было высказано предположение о том, что эта ссылка является

ГЛАВА 14. ЮРИСДИКЦИЯ

Статья 69. Иски в отношении перевозчика

Если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда, которое соответствует статье 70 или 75, 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 70. Соглашения о выборе суда

1. Юрисдикция суда, выбранного в соответствии с пунктом (б) статьи 69, 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 69;

б) такое соглашение содержится в договорных условиях транспортного документа или транспортной электронной записи, свидетельствующей о договоре перевозки груза, в отношении которого возник иск;

необходимой, поскольку зарегистрированный владелец или фрахтователь по бербоут-чартеру могут опровергнуть эту презумпцию в разное время (см. A/CN.9/642, пункты 178-179).

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

д) право суда, рассматривающего иск¹⁸⁵, признает, что данное лицо может быть связано соглашением об исключительном выборе суда¹⁸⁶.

Статья 71. 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:

а) домициль морской исполняющей стороны; или

б) порт, в котором морская исполняющая сторона получает¹⁸⁷ груз, или порт, в котором груз сдается морской исполняющей стороной, или порт, в котором морская исполняющая сторона осуществляет свои мероприятия в отношении груза.

Статья 72. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции

С учетом статей 74 и 75 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 69 или 71¹⁸⁸.

Статья 73. 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:

а) требования настоящей главы не выполняются; или

¹⁸⁵ По решению Рабочей группы первый вариант из ряда вариантов, содержащихся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был сохранен без квадратных скобок, а другие варианты были исключены (см. A/CN.9/642, пункты 185-190 и 192).

¹⁸⁶ Пункты 3 и 4 этого проекта статьи, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, были исключены по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 191-192 и 205).

¹⁸⁷ Были исключены слово "первоначально" перед словом "получает" и слово "окончательно" перед словом "сдается", поскольку, хотя эти термины имеют целью пояснить, какая морская исполняющая сторона охватывается в случае перевалки (см. A/CN.9/594, пункт 142), слова "первоначально" и "окончательно" на деле вводят в заблуждение и могут ошибочно означать лишь первоначальное получение груза по договору перевозки и их первоначальную сдачу. Подобное исключение терминов рекомендовалось и для проекта статьи 20 (1).

¹⁸⁸ Поскольку Рабочая группа решила использовать подход полного, а не частичного применения к проекту статьи 77, выражение, взятое в квадратные скобки "[или согласно нормам, применимым в силу пункта 2 статьи 77]", является излишним и может быть исключено (см. A/CN.9/642, пункты 194 и 205).

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

Статья 74. Объединение и перенос исков

1. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным¹⁸⁹ согласно статьям 70 или 75¹⁹⁰, 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 69, и статье 71. Если такого суда не имеется, то такой иск может быть предъявлен в суде, указанном согласно подпункту (b) статьи 71, если такой суд имеется.

2. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным¹⁹¹ согласно статьям 70 или 75¹⁹², перевозчик или морская исполняющая сторона, предъявляющая 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 69 или 71, должна, по просьбе ответчика, отозвать свой иск после того, как ответчик выбрал суд, указанный согласно статьям 69 или 71, в зависимости от того, какая из них является применимой, в котором иск может быть вновь предъявлен.

Статья 75. 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. Компетентный¹⁹³ суд, в который является ответчик без оспаривания юрисдикции в соответствии с правилами этого суда, обладает юрисдикцией в отношении этих сторон.

¹⁸⁹ Слово "действительным" было заменено словом "обязательным", поскольку оно было сочтено более подходящим.

¹⁹⁰ Поскольку Рабочая группа решила использовать подход полного, а не частичного применения к проекту статьи 77, выражение, взятое в квадратные скобки "[или согласно нормам, применимым в силу пункта 2 статьи 77]", является излишним и может быть исключено (см. A/CN.9/642, пункты 194 и 205).

¹⁹¹ Слово "действительным" было заменено словом "обязательным", поскольку оно было сочтено более подходящим.

¹⁹² Поскольку Рабочая группа решила использовать подход полного, а не частичного применения к проекту статьи 77, выражение, взятое в квадратные скобки "[или согласно нормам, применимым в силу пункта 2 статьи 77]", является излишним и может быть исключено (см. A/CN.9/642, пункты 196 и 205).

¹⁹³ Выражение "в каком-либо Договаривающемся государстве" было исключено, поскольку оно уже содержится в определении понятия "компетентный суд".

Статья 76. 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 77.

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 74 в случае, если суд, который вынес данное решение, применял нормы, касающиеся соглашений об исключительном выборе суда государства, в котором испрашиваются признание и приведение в исполнение¹⁹⁴.

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 77. Применение главы 14

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 94 заявили¹⁹⁵ о том, что для них будут обязательными эти положения.]

ГЛАВА 15. АРБИТРАЖ

Статья 78. 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:

¹⁹⁴ Поскольку Рабочая группа решила использовать подход полного, а не частичного применения к проекту статьи 77, выражение, взятое в квадратные скобки "[или согласно нормам, применимым в силу пункта 2 статьи 77]", является излишним и может быть исключено (см. A/CN.9/642, пункты 200-201 и 205).

¹⁹⁵ По решению Рабочей группы вариант В текста, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был сохранен, а варианты А и С были исключены при сохранении тем самым подхода полного применения (см. A/CN.9/642, пункты 202-203 и 205). Кроме того, Рабочая группа решила, что такое заявление может быть сделано в любое время, и в качестве редакционного улучшения ссылка на время заявления была перенесена в проект статьи 94 (см. A/CN.9/642, пункты 203, 205 и 260-261).

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) 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 судна¹⁹⁶.

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 (a) статьи 69;

b) соглашение содержится в договорных условиях, изложенных в транспортном документе или транспортной электронной записи, свидетельствующей о договоре перевозки груза, в связи с которым возникает требование¹⁹⁷;

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.

¹⁹⁶ Ссылка в этом положении на "места, указанные в подпункте (a) проекта статьи 69" была исключена, и вместо этого были воспроизведены подпункты подпункта (a) проекта статьи 69 для обеспечения полноты изложения, поскольку вполне возможно, что договаривающееся государство может применять главу 15, не применяя главу 14, в которой изложен проект статьи 69.

¹⁹⁷ Квадратные скобки вокруг проекта статьи 78(4)(b) были сняты, а сам подпункт был сохранен по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/642, пункты 208 и 211).

Статья 79. 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 7¹⁹⁸; 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 Конвенции, если только:

- a) положения такого арбитражного соглашения не являются такими же, что и положения арбитражного соглашения, содержащегося в чартере или другом договоре перевозки, исключенном из сферы применения настоящей Конвенции в силу применения статьи 7¹⁹⁹; или
- b) такое арбитражное соглашение: i) не включает путем ссылки положения арбитражного соглашения, содержащегося в чартере или другом договоре перевозки, исключенном из сферы применения настоящей Конвенции в силу применения статьи 7; ii) не содержит конкретное указание на арбитражную оговорку; и iii) не идентифицирует стороны чартера и его дату²⁰⁰.

Статья 80. Соглашения 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.

¹⁹⁸ По просьбе Рабочей группы была рассмотрена возможность добавления к этому положению ссылки на проект статьи 6(2), однако после рассмотрения было сочтено, что в этом нет необходимости, поскольку проект статьи 6(2) охватывается проектом статьи 78 и не требуется включать его в проект статьи 79 (см. A/CN.9/642, пункты 212 и 214).

¹⁹⁹ В Рабочей группе была выражена озабоченность по поводу того, что подпункт (a) ставит вопросы о том, каким образом заявитель требования будет знать, что положения арбитражной оговорки являются такими же, что и положения чартера, после начала арбитража (см. A/CN.9/642, пункты 213 и 214).

²⁰⁰ В Рабочей группе была выражена озабоченность по поводу подпункта (b) в связи со специфичностью предварительных условий, которые необходимо выполнить для придания арбитражному соглашению обязательного для какой-либо третьей стороны характера, поскольку эти предварительные условия могут расходиться с практическими соображениями и нынешней практикой (см. A/CN.9/642, пункты 213 и 214). Рабочая группа, возможно, пожелает учесть, что подпункт (b) является полезным, обеспечивая ясность и единообразие, даже хотя он может расходиться с нынешней практикой в некоторых правовых системах.

Статья 81. Применение главы 15

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 94 заявили²⁰¹ о том, что для них будут обязательными эти положения.

ГЛАВА 16. ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ ДОГОВОРНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ²⁰²

Статья 82. Общие положения

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

- a) прямо или косвенно исключает или ограничивает обязательства перевозчика или морской исполняющей стороны по настоящей Конвенции;
- b) прямо или косвенно исключает или ограничивает ответственность перевозчика или морской исполняющей стороны за нарушение обязательства по настоящей Конвенции; или
- c) 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:

- a) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет обязательства по настоящей Конвенции грузоотправителя по договору, фактического грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя; или
- b) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет ответственность грузоотправителя по договору, фактического грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя за нарушение любого из его обязательств по настоящей Конвенции²⁰³.

Статья 83. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок

1. Невзирая на положения статьи 82, в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору договор об организации перевозок, к которому применяется настоящая Конвенция, может предусматривать более или менее

²⁰¹ По решению Рабочей группы вариант В текста, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, был сохранен, а вариант А был исключен при сохранении тем самым подхода полного применения (см. A/CN.9/642, пункты 216 и 218). Кроме того, Рабочая группа решила, что такое заявление может быть сделано в любое время, и в качестве редакционного улучшения ссылка на время заявления была перенесена в проект статьи 94 (см. A/CN.9/642, пункты 216, 218 и 260-261).

²⁰² Для улучшения формулировок эта глава, ранее являвшаяся предпоследней главой, была помещена сразу после главы об арбитраже.

²⁰³ Квадратные скобки вокруг выражения "или расширяет" в пунктах 2 (a) и (b) были сняты из текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, по решению Рабочей группы (см. A/CN.9/621, пункты 159 и 160).

значительные права, обязательства и ответственность, чем права, обязательства и ответственность, предусмотренные в настоящей Конвенции, при условии, что договор об организации перевозок содержит четкое заявление о том, что в нем допускается отступление от положений настоящей Конвенции, и он:

- а) заключен на индивидуальной основе; или
- б) содержит прямое указание на разделы договора об организации перевозок, в которых допускается такое отступление.

2. Отступление от положений согласно пункту 1 настоящей статьи указывается в договоре об организации перевозок и не может быть включено путем ссылки на другой документ.

3. Общедоступный прейскурант цен и услуг перевозчика, транспортный документ, транспортная электронная запись или аналогичный документ не является договором об организации перевозок для целей²⁰⁴ настоящей статьи, но договор об организации перевозок может включать положения²⁰⁵ таких документов путем ссылки в качестве положений договора.

4. Пункт 1 настоящей статьи не применяется к правам и обязательствам, предусмотренным в подпунктах (а) 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 пункте 1 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:

- а) такое лицо получило информацию, в которой прямо указано, что договор об организации перевозок отступает от положений настоящей Конвенции, и прямо соглашается²⁰⁶ на обязательность для него таких отступлений; и
- б) 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.

²⁰⁴ В качестве редакционного уточнения выражение "согласно пункту 1" было заменено выражением "для целей".

²⁰⁵ В качестве редакционного уточнения в текст было включено слово "положения".

²⁰⁶ В качестве редакционного уточнения выражение "дает свое прямое согласие" было заменено выражением "прямо соглашается".

*Статья 84. Специальные правила в отношении живых животных
и некоторых других грузов*

Невзирая на положения статьи 82 и без ущерба для положений статьи 83, договор перевозки может исключать или ограничивать обязательства или ответственность как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, если:

а) грузом являются живые животные, но любое такое исключение или ограничение не будет иметь силы, если²⁰⁷ истец доказывает, что потеря или повреждение груза или задержка в его сдаче явились результатом действия или бездействия перевозчика или лица, указанного в статье 19, или морской исполняющей стороны, совершенного вследствие небрежности и с пониманием вероятности такой потери или повреждения груза или вероятности возникновения такой потери в результате задержки в сдаче груза; или

б) 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 КОНВЕНЦИЕЙ²⁰⁸**

*Статья 85. Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов
другими видами транспорта²⁰⁹*

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:

а) любой конвенции, регулирующей воздушную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к любой части договора перевозки;

б) любой конвенции, регулирующей наземную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке груза, остающегося погруженным на наземном транспортном средстве, перевозимом на борту морского судна;

²⁰⁷ В качестве редакционного уточнения выражение "за исключением случаев, когда" было заменено выражением "но любое такое исключение или ограничение не будет иметь силы, если".

²⁰⁸ В качестве редакционного уточнения предлагается объединить главы 17 и 18, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, в одну главу, озаглавленную "Вопросы, не регулируемые настоящей Конвенцией". В качестве дополнительного редакционного уточнения порядок расположения соответствующих положений был изменен по сравнению с порядком их расположения в документе A/CN.9/WG.III/WP.81.

²⁰⁹ Ссылка в названии этой статьи на "воздушную перевозку грузов" была заменена ссылкой на "перевозку грузов другими видами транспорта", с тем чтобы отразить новое содержание этого положения.

с) 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 о перевозке 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 морю²¹⁰.

Статья 86. Общее ограничение ответственности

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения любой международной конвенции или внутреннего права к общему ограничению ответственности судовладельцев²¹¹.

Статья 87. Общая авария²¹²

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

Статья 88. Пассажиры и багаж²¹³

Настоящая Конвенция не применяется к договору перевозки пассажиров и их багажа²¹⁴.

Статья 89. Ущерб, причиненный ядерным инцидентом²¹⁵

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

²¹⁰ По просьбе Рабочей группы проект статьи 85 заменяет предыдущий текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, поскольку предложенный текст касается весьма узкого вопроса о конкретных случаях коллизии, которые могут возникнуть в связи с конвенциями о перевозках другими видами транспорта (см. A/CN.9/642, пункты 228-236).

²¹¹ По просьбе Рабочей группы проект статьи 86 заменяет предыдущий текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, поскольку предложенный текст отражает предмет данных конвенций (см. A/CN.9/642, пункты 237-238).

²¹² Поскольку уже не будет отдельной главы об общей аварии, название этого положения может быть заменено на "общая авария".

²¹³ Название этого положения было изменено, с тем чтобы оно лучше отражало его содержание.

²¹⁴ По просьбе Рабочей группы проект статьи 88 заменяет предыдущий текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, поскольку предложенный текст надлежащим образом затрагивает вопрос о пассажирах и их багаже (см. A/CN.9/642, пункты 239-243).

²¹⁵ Название этого положения было изменено с тем, чтобы оно лучше отражало его содержание. Было сочтено, что нет необходимости изменять текст этого положения, поскольку, в отличие от проекта статьи 88, если оператор ядерной установки несет ответственность в пределах своей ответственности согласно другим конвенциям и имеет место дополнительный ущерб, превышающий данную сумму, перевозчик не будет нести ответственность за него согласно проекту конвенции.

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 90. Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 91. 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 92. Денонсация других конвенций²¹⁶

1. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником

²¹⁶ В качестве редакционного уточнения это положение было вновь перенесено из бывшей главы 18, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.81, его предыдущее место в главе, касающейся заключительных положений.

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 государства²¹⁷.

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 государства²¹⁸.

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 Конвенции²¹⁹, 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.

²¹⁷ По решению Рабочей группы выражение "с заявлением о том, что денонсация должна вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства" было добавлено в конец текста пункта 1, с тем чтобы привести его в соответствие с подходом, использованным в статье 31(1) Гамбургских правил (см. A/CN.9/642, пункты 224-227).

²¹⁸ По решению Рабочей группы выражение "с заявлением о том, что денонсация должна вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства" было добавлено в конец текста пункта 2, с тем чтобы привести его в соответствие с подходом, использованным в статье 31(1) Гамбургских правил (см. A/CN.9/642, пункты 224-227).

²¹⁹ Выражение "уведомление о которых направляется депозитарию после вступления в силу настоящей Конвенции" было добавлено к тексту пункта 3, с тем чтобы уточнить взаимосвязь между этим положением и пунктами 1 и 2, а слово "самих" перед словами "этих документов" было исключено как излишнее.

Статья 93. Оговорки

Никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются²²⁰.

Статья 94. Процедура и последствия заявлений

1. Заявления, допускаемые статьями 77 и 81, могут быть сделаны в любое время. Заявления, допускаемые пунктом 1 статьи 95 и пунктом 2 статьи 96, делаются в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения. Никакие другие заявления не допускаются согласно настоящей Конвенции²²¹.

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 изменить это заявление или отозвать его путем официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такое изменение или отзыв вступает в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев после даты получения этого уведомления депозитарием.

Статья 95. 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.

²²⁰ Этот текст был пересмотрен для того, чтобы отразить тот факт, что Рабочая группа выбрала подход "полного применения" к главам о юрисдикции и арбитраже и решила, что никакие оговорки к проекту конвенции не допускаются (см. A/CN.9/642, пункты 204, 205, 216 и 218).

²²¹ Предлагается включить сроки выдвижения различных заявлений, допускаемых согласно проекту конвенции, в новый пункт 1 проекта статьи 94 и соответственно изменить нумерацию других пунктов. Напоминалось о том, что, по решению Рабочей группы,

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 96. 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 97. Вступление в силу

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

заявления в отношении глав о юрисдикции и арбитраже могут быть сделаны в любое время (см. A/CN.9/642, пункты 252 и 254).

[двадцатой] [пятой]²²² ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение [двадцатой] [пятой]²²³ ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением [одного года] [шести месяцев] после сдачи на хранение соответствующей грамоты или документа от имени этого государства.

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

Статья 98. 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 99. Изменение сумм ограничения]²²⁴

1. Специальная процедура, предусмотренная в настоящей статье, применяется исключительно для целей изменения суммы ограничения, указанной в пункте 1 статьи 62 настоящей Конвенции.

2. По просьбе по меньшей мере [одной четверти]²²⁵ Договаривающихся государств настоящей Конвенции²²⁶ депозитарий направляет любое

²²² По решению Рабочей группы слово "третьей" в проекте статьи 97 было заменено словом "пятой" (см. A/CN.9/642, пункт 271).

²²³ По решению Рабочей группы слово "третьей" в проекте статьи 97 было заменено словом "пятой" (см. A/CN.9/642, пункт 271).

²²⁴ Текст, содержащийся в пункте 7 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, включая сноски. Это предложение основано на процедуре внесения изменений, изложенной в статье 23 Протокола 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа ("Афинская конвенция") и в статье 24 Конвенции Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле ("Конвенция ОТТ"). Аналогичные подходы использовались в ряде конвенций Международной морской организации (ИМО), таких, как Протокол 1992 года о поправках к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года; Протокол 1992 года о поправках к Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года; Протокол 2003 года к Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (еще не вступил в силу) ("Протокол 2003 года к Конвенции МФКЗН 1992 года"); Протокол 1996 года о поправках к Конвенции об ограничении ответственности по морским претензиям 1976 года; и Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года.

предложение об изменении суммы ограничения, указанной в пункте 1 статьи 62 настоящей Конвенции, всем Договаривающимся государствам²²⁷ и созывает совещание комитета, в состав которого будут входить по одному представителю от каждого Договаривающегося государства, для рассмотрения предлагаемого изменения.

3. Совещание комитета проводится в период и в месте проведения очередной сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.

4. Изменения утверждаются комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании²²⁸.

5. При принятии решения по предложению об изменении пределов ответственности комитет учитывает опыт в отношении требований, предъявленных согласно настоящей Конвенции, и, в частности, сумму связанного с ними ущерба, изменения в показателях денежной стоимости и последствия предлагаемого изменения для стоимости страхования²²⁹.

6. а) Никакое изменение предела в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее, чем через [пять]²³⁰ лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания, и не ранее, чем через [пять] лет после даты вступления в силу предыдущего изменения согласно настоящей статье.

б) Никакой предел не может быть увеличен до уровня, превышающего сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу с учетом увеличения на [шесть] процентов в годовом исчислении на совокупной основе с даты открытия настоящей Конвенции для подписания²³¹.

²²⁵ В пункте 23(2) Афинской конвенции содержится указание на "половину", а не "четверть" Договаривающихся государств.

²²⁶ В пункте 23(2) Афинской конвенции содержится формулировка "но ни в коем случае не менее шести" Договаривающихся государств.

²²⁷ В пункте 23(2) Афинской конвенции содержится также ссылка на членов Международной морской организации.

²²⁸ Пункт 23(5) Афинской конвенции гласит следующее: "Поправки утверждаются большинством в две трети Государств – сторон Конвенции, как она пересмотрена настоящим Протоколом, присутствующих и участвующих в голосовании в Юридическом комитете, ... при условии, что во время голосования присутствует по меньшей мере половина Государств – сторон Конвенции, как она пересмотрена настоящим Протоколом".

²²⁹ Это положение взято из пункта 23(6) Афинской конвенции. См. также пункт 24(4) Конвенции ОТС.

²³⁰ В пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34 предлагается в этом проекте пункта предусмотреть семилетний, а не пятилетний срок.

²³¹ В Конвенции ОТС аналогичное положение отсутствует. Возможным альтернативным подходом, предлагаемым в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34, является следующий: "Никакой предел не может быть увеличен или сокращен настолько, чтобы он превышал сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу, одновременно корректируемому в сторону повышения или сокращения на двадцать один процент".

с) Никакой предел не может быть увеличен до уровня, превышающего сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу, умноженному на [три]²³².

7. Любое изменение, утвержденное в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, депозитарий доводит до сведения всех Договаривающихся государств. Изменение считается принятым в конце [восемнадцати]²³³месячного срока после даты уведомления, если в течение этого срока по меньшей мере [одна четверть]²³⁴ государств, которые являлись Договаривающимися государствами в момент утверждения изменения, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают это изменение, и в таком случае изменение отклоняется и не имеет силы.

8. Изменение, считающееся принятым в соответствии с пунктом 7 настоящей статьи, вступает в силу через [восемнадцать]²³⁵ месяцев после его принятия.

9. Все Договаривающиеся государства являются связанными изменением, если они не денонсировали настоящую Конвенцию в соответствии со статьей 100 по меньшей мере за шесть месяцев до вступления изменения в силу. Такая денонсация приобретает силу в момент вступления в силу изменения.

10. Если изменение принято, а [восемнадцати]месячный срок для его принятия еще не истек, то государство, которое становится Договаривающимся государством в течение упомянутого срока, связано изменением в случае его вступления в силу. Государство, которое становится Договаривающимся государством по истечении упомянутого срока, связано любым изменением, которое было принято в соответствии с пунктом 7 настоящей статьи. В случаях, указанных в настоящем пункте, государство становится связанным изменением, когда это изменение вступает в силу или когда настоящая Конвенция вступает в силу для этого государства, если это происходит позднее.]²³⁶

²³² В Конвенции ОТТ аналогичное положение отсутствует. Возможным альтернативным подходом, предлагаемым в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34, является следующий: "Никакой предел не может быть увеличен или сокращен настолько, чтобы он превышал сумму, которая в целом превышает предел, установленный в настоящей Конвенции, в совокупности более чем на сто процентов".

²³³ В пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34 указывается, что срок, предусмотренный в проектах пунктов 7, 8 и 10, должен составлять двенадцать, а не восемнадцать месяцев.

²³⁴ В пункте 24(7) Конвенции ОТТ содержится формулировка "не менее чем одна треть государств, которые были Государствами-участниками".

²³⁵ В последних конвенциях ИМО этот срок уменьшался до двенадцати месяцев в безотлагательных случаях. См., например, Протокол 2003 года к Конвенции МФКЗН 1992 года, пункт 24(8).

²³⁶ На своей двадцатой сессии Рабочая группа, в качестве части своего предварительного решения в отношении предела ограничения ответственности перевозчика, решила взять проект статьи 99 в квадратные скобки в преддверии дальнейшего рассмотрения вопроса о ее исключении в качестве части компромиссного предложения, касающегося уровня ограничения ответственности (см. A/CN.9/642, пункты 163 и 166).

Статья 100. 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.
