



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
4 September 2003

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)
Двенадцатая сессия
Вена, 6–17 октября 2003 года

Транспортное право

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

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение	1–5	5
	<i>Примечания</i>	
Приложение. Проект документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов	1–240	7
Глава 1: Общие положения	1–38	7
Статья 1. Определения	1–26	7
Статья 2. Сфера применения	27–38	13
Глава 2: Электронная связь	39	16
Статья 3.		16
Статья 4.		17
Статья 5.		17
Статья 6.	40	17
Глава 3: Период ответственности	41–44	18
Статья 7.	41	18
Статья 8. Перевозка до или после морской перевозки	42–43	19
Статья 9. Смешанные договоры перевозки и экспедирования	44	20



	<i>Примечания</i>	<i>Стр.</i>
Глава 4: Обязательства перевозчика	45–56	20
Статья 10.	45	20
Статья 11.	46–47	20
Статья 12.	48–49	21
Статья 13. Дополнительные обязательства, применимые в отношении морского рейса	50–56	22
Глава 5: Ответственность перевозчика	57–102	23
Статья 14. Основания ответственности	57–80	23
Статья 15. Ответственность исполняющих сторон	81–83	29
Статья 16. Задержка	84–86	32
Статья 17. Исчисление возмещения	87–90	32
Статья 18. Пределы ответственности	91–93	33
Статья 19. Утрата права на ограничение ответственности	94	35
Статья 20. Уведомление об утрате, повреждении или задержке	95–101	35
Статья 21. Внедоговорные требования	102	36
Глава 6: Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки.	103–113	37
Статья 22. Ответственность перевозчика	104–108	37
Статья 23. Отклонение от курса	109–112	38
Статья 24. Палубный груз	113	39
Глава 7: Обязательства грузоотправителя по договору	114–126	40
Статья 25.	114–116	40
Статья 26.	117	40
Статья 27.	118	41
Статья 28.	119	41
Статья 29.	120	41
Статья 30.	123–125	42
Статья 31.		43
Статья 32.	126	43
Глава 8: Транспортные документы или электронные записи	127–146	44
Статья 33. Выдача транспортного документа или электронной записи	127	44
Статья 34. Договорные условия	128–131	45
Статья 35. Подпись	132–133	46
Статья 36. Недостатки в договорных условиях	134–138	46
Статья 37. Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях	139–142	48
Статья 38. Разумные возможности проверки и добросовестность	143	49
Статья 39. Доказательства prima facie и убедительное доказательство	144–145	50
Статья 40. Доказательные последствия оговорок	146	50
Глава 9: Фрахт	147–159	51
Статья 41.	148	51
Статья 42.	149–151	51
Статья 43.	152	52
Статья 44.	153–158	53
Статья 45.	159	54

	<i>Примечания</i>	<i>Стр.</i>
Глава 10: Сдача грузополучателю	160–179	54
Статья 46.	160–162	54
Статья 47.	163	55
Статья 48.	164–167	55
Статья 49.	168–174	56
Статья 50.	175–176	58
Статья 51.	177	60
Статья 52.	178–179	60
Глава 11: Право распоряжаться грузом	180–200	60
Статья 53.	180–183	60
Статья 54.	184–190	61
Статья 55.	191–197	64
Статья 56.	198	66
Статья 57.	199	66
Статья 58.	200	66
Глава 12: Передача прав	201–207	67
Статья 59.	201–202	67
Статья 60.	203–205	67
Статья 61.	206	68
Статья 62.	207	69
Глава 13: Право предъявлять иски	208–213	69
Статья 63.	208–211	69
Статья 64.	212	70
Статья 65.	213	71
Глава 14: Срок исковой давности	214–221	71
Статья 66.	214–215	71
Статья 67.	216	72
Статья 68.	217	72
Статья 69.	218–219	73
Статья 70.	220	73
Статья 71.	221	74
Глава 15: Юрисдикция	222–224	75
Статья 72.	223–224	75
Статья 73.		75
Статья 74.		75
Статья 75.		76
Статья 75 бис.		76
Глава 16: Арбитражное разбирательство	225–228	77
Статья 76.		77
Статья 77.	227	77
Статья 78.	226 и 228	77
Статья 79.		78
Статья 80.		78
Статья 80 бис.		78

	<i>Примечания</i>	<i>Стр.</i>
Глава 17: Общая авария	229–230	79
Статья 81.	229	79
Статья 82.	230	79
Глава 18: Другие конвенции	231–235	80
Статья 83.	231	80
Статья 84.	232	80
Статья 85.	233	80
Статья 86.	234	81
Статья 87.	235	81
Глава 19: Пределы свободы договора	236–240	82
Статья 88.	237–239	82
Статья 89.	240	82

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 документа, период ответственности перевозчика, обязанности перевозчика, ответственность перевозчика, обязанности грузоотправителя и транспортные документыⁱ. На своей тридцать пятой сессии в 2002 году Комиссия одобрила рабочее предположение о том, что проект документа по транспортному праву должен охватывать транспортные операции "от двери до двери", при том условии, что дальнейшее рассмотрение вопроса о сфере применения проекта документа будет продолжено после рассмотрения Рабочей группой материально-правовых положений проекта документа и достижения более полного понимания их действия в контексте операций "от двери до двери"ⁱⁱ.

2. На ее тридцать шестой сессии в июле 2003 года Комиссии были представлены доклады о работе десятой (Вена, 16–20 сентября 2002 года) и одиннадцатой (Нью-Йорк, 24 марта – 4 апреля 2003 года) сессий Рабочей группы (A/CN.9/525 и A/CN.9/526, соответственно).

3. Комиссия отметила масштабность проекта, осуществляемого Рабочей группой, и дала высокую оценку достигнутым на тот момент результатам. Было выражено получившее широкую поддержку мнение о том, что после недавнего завершения первого чтения проекта документа по транспортному праву Рабочая группа достигла особенно трудного этапа в своей работе. Комиссия отметила, что еще предстоит обсудить большое число спорных вопросов в отношении сферы применения и отдельных положений проекта документа. Дальнейший прогресс потребует поиска труднодостижимого равновесия между различными противоположными интересами, которые затрагиваются в данном случае. Было высказано мнение о том, что документ о перевозках "от двери до двери" может быть разработан благодаря компромиссу, основывающемуся на единообразной ответственности, выборе суда и заключенных контрактах, который не будет касаться исков, предъявляемых сторонам, участвующим во внутренних перевозках. Было также заявлено, что задействование внутренних дорожных и железнодорожных перевозчиков имеет решающее значение для достижения целей данного текста. Было высказано мнение о том, что Рабочей группе следует продолжить изучение вопроса об обеспечении большей гибкости в отношении структуры предлагаемого документа, с тем чтобы предоставить государствам возможность применять полностью или частично режим перевозок "от двери до двери".

4. Комиссия также отметила, что по причине трудностей, с которыми сталкивается Рабочая группа при подготовке проекта документа, ей пришлось провести свою одиннадцатую сессию продолжительностью в две недели, в результате чего было использовано дополнительное конференционное время, высвобожденное Рабочей группой I, которая завершила свою работу по проектам в области инфраструктуры, финансируемым из частных источников, на своей пятой сессии в сентябре 2002 года. Председатель Рабочей группы III подтвердил, что для достижения прогресса в подготовке проекта документа в

приемлемые сроки Рабочей группе нужно будет и далее проводить сессии продолжительностью в две недели. После обсуждения Комиссия разрешила Рабочей группе в порядке исключения провести ее двенадцатую и тринадцатую сессии продолжительностью по две недели каждая. Было достигнуто согласие о том, что ситуацию Рабочей группы в этом отношении можно будет вновь рассмотреть на тридцать седьмой сессии Комиссии в 2004 году. Рабочей группе было предложено прилагать всяческие усилия для оперативного завершения своей работы и с этой целью использовать каждую возможность для проведения межсессионных консультаций, в том числе с помощью электронной почты. В то же время Комиссия признала, что количество подлежащих обсуждению вопросов и необходимость одновременного обсуждения многих из них являются веским доводом в пользу проведения полноценных заседаний Рабочей группыⁱⁱⁱ.

5. В приложении к настоящей записке содержатся пересмотренные положения проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, подготовленные Секретариатом для рассмотрения Рабочей группой. Изменения в тексте, который был ранее рассмотрен Рабочей группой (содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.21), выделены подчеркиванием и вычеркиванием.

Примечания

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

ⁱⁱ Там же, *пятьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/57/17), пункт 224.*

ⁱⁱⁱ Там же, *пятьдесят восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/58/17), пункты 205–208.*

Приложение

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

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения¹

Для целей настоящего документа:

- ~~a)1-5~~ "договор перевозки"² означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз **полностью или частично**³ морем из одного места в другое;
- ~~b)1-1~~ "перевозчик"⁴ означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем по договору;
- ~~c)1-3~~ "грузоотправитель"⁵ означает лицо, которое сдает груз перевозчику или исполняющей стороне⁶ для перевозки;

¹ В пункте 72 доклада о работе девятой сессии Рабочей группы по транспортному праву (A/CN.9/510) отмечалось, что было выражено общее согласие с тем, что легкость прочтения документа будет повышена, если определения будут расставлены в более логичном порядке путем перечисления в первую очередь различных сторон, которые могут участвовать в договорных отношениях, охватываемых проектом документа, а затем указания технических терминов, используемых в проектах положений. Порядок изложения определений изменен в соответствии с этим предложением. Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть названия для тех статей проекта документа, которые в настоящее время не имеют названий.

² В пункте 83 документа A/CN.9/510 было отражено мнение, что это определение излишне упрощено и, возможно, требует более подробного рассмотрения различных обязательств перевозчика. Кроме того, было высказано мнение о том, что следует также упомянуть грузоотправителя по договору, а также предложено сделать ссылку в определении на "лицо", а не на "перевозчика". Никакого решения по этим вопросам принято не было, и поэтому упомянутые предложения не отражены.

³ В пункте 85 документа A/CN.9/510 отмечается, что Рабочая группа решила сохранить слова "полностью или частично" в проекте положения, однако было также решено, что слова "полностью или частично" должны быть выделены с помощью надлежащих типографических средств в качестве одного из элементов документа, который может потребовать особого рассмотрения с учетом окончательного решения, которое будет принято относительно сферы действия проекта документа. Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть вопрос о том, следует ли включать формулировку "полностью или частично" в название проекта документа.

⁴ В пункте 73 документа A/CN.9/510 напоминалось, что это определение исходит из того же принципа, что и принцип, который установлен в Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах. Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что в этом определении не содержится достаточных упоминаний о сторонах, от имени которых заключается договор перевозки, а также не обеспечивается полной ясности в отношении положения экспедиторов грузов и недостаточно четко поясняется, что предполагается охватить как физических, так и юридических лиц. Согласия по этим вопросам достигнуто не было, однако в пункте 74 документа A/CN.9/510 отмечалось согласие с тем, что существующее определение представляет собой приемлемую базу для продолжения обсуждения.

⁵ В пункте 78 документа A/CN.9/510 указывалось, что была выражена поддержка включению упоминания о том, что грузоотправитель сдает груз "от имени" грузоотправителя по договору. Кроме того, в пункте 79 документа A/CN.9/510 упоминалось предложение

d)1-19 "грузоотправитель по договору"⁷ означает лицо, которое заключает договор перевозки с перевозчиком;

e)1-17 "исполняющая сторона"⁸ означает любое лицо помимо перевозчика, которое физически исполняет ~~[или обязуется исполнить]~~⁹ ~~[или не исполняет полностью или частично]~~¹⁰ любые обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении перевозки, обработки, хранения или складирования груза, если такое лицо действует прямо или косвенно по просьбе перевозчика или под контролем или надзором перевозчика, независимо от того, является ли данное лицо стороной договора перевозки, указано ли оно в таком договоре или несет ли оно в соответствии с таким договором юридическую

включить дополнительную формулировку для разъяснения того, что грузоотправитель должен сдать груз "фактически" или "исполняющему" перевозчику, хотя и было выражено мнение о том, что использование слова "перевозчик" достаточным образом учитывает возможность того, что в дополнение к первоначальному перевозчику в перевозке может участвовать и исполняющая сторона. Наконец, в пункте 80 документа A/CN.9/510 упоминалось мнение, что Рабочая группа, возможно, при пересмотре нынешнего определения "грузоотправителя" примет во внимание текст пункта 5 статьи 1 Конвенции о смешанных перевозках грузов. Рабочая группа не приняла никакого решения в отношении пересмотра этого положения.

⁶ Эта формулировка была по оплошности перенесена из первоначального проекта документа, представленного ММК, который намеревался исправить формулировку "перевозчику" на "перевозчику или исполняющей стороне" в тех случаях, когда такое изменение являлось необходимым. Такое исправление внесено в различных положениях, в которых эта формулировка повторяется в проекте документа.

⁷ Как отмечается в пункте 107 документа A/CN.9/510, с учетом вызвавших беспокойство моментов, на которые было указано в контексте обсуждения определения понятия "перевозчик" в пункте 1.1 (в настоящее время пункт (b)), было выражено общее согласие с тем, что проект определения "грузоотправителя по договору" представляет собой приемлемую основу для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

⁸ Хотя были высказаны отдельные противоположные мнения, широкая поддержка, как это отмечается в пункте 99 документа A/CN.9/510, была выражена сохранению этого понятия в проекте документа; лежащая в его основе концепция также получила широкую поддержку, в том числе что касается использования словосочетания "физически исполняет" в качестве способа ограничения категории лиц, включаемых в это определение. Как отмечается в пункте 104 документа A/CN.9/510, были внесены предложения об упрощении и сокращении формулировки этого определения, и было предложено исключить слова "независимо от того, является ли данное лицо стороной договора перевозки, указано ли оно в таком договоре или несет ли оно в соответствии с таким договором юридическую ответственность" по той причине, что они являются неясными и не добавляют ничего существенного в это определение. Тем не менее не ясно, получило ли это предложение достаточную поддержку в Рабочей группе.

⁹ Как отмечается в пункте 100 документа A/CN.9/510, было высказано мнение о том, что на нынешнем этапе следует сохранить все варианты определения "исполняющей стороны", содержащиеся в проекте текста и комментарии. В пункте 16 документа A/CN.9/WG.III/WP.21 в качестве возможной альтернативы относительно ограничительному определению, которое представлено в первоначальном тексте в документе A/CN.9/WG.III/WP.21, было предложено относительно широкое определение, которое может быть основано на следующей формулировке в начале первого предложения: "лицо, помимо перевозчика, которое исполняет или обязуется исполнить любую обязанность перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении перевозки, обработки, хранения или складирования груза, если...".

¹⁰ В пункте 104 документа A/CN.9/510 отмечается, что Рабочая группа сочла, что эти слова следует исключить.

ответственность. Термин "исполняющая сторона" не включает любое лицо, которое нанято грузоотправителем по договору или грузополучателем или является служащим, агентом, подрядчиком или субподрядчиком какого-либо лица (помимо перевозчика), которое нанято грузоотправителем по договору или грузополучателем.

~~f)1.12~~ "держатель"¹¹ означает лицо, которое ~~а)~~ временно владеет оборотным транспортным документом или обладает исключительным правом [доступа к оборотной электронной записи] [распоряжения оборотной электронной записью], и ~~б)~~ либо:

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

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

iii) если используется оборотная электронная запись, может в соответствии со статьей ~~6 2.4~~ доказать, что он [имеет доступ к такой записи] [может распоряжаться такой записью];

~~g)1.18~~ "право распоряжаться грузом"¹² имеет значение, установленное в статье ~~49 1.1~~;

~~h)1.7~~ "распоряжающаяся сторона"¹³ означает лицо, которое в соответствии со статьей ~~50 1.2~~ имеет право распоряжаться грузом;

~~i)1.2~~ "грузополучатель"¹⁴ означает лицо, уполномоченное на получение груза в соответствии с договором перевозки или транспортным документом или электронной записью;

¹¹ Как отмечается в пункте 91 документа A/AC.9/510, было высказано мнение о том, что слово "временно" не является необходимым, и была выражена поддержка сохранению требования о том, что держатель должен "законно" владеть оборотным транспортным документом. В данном случае также не ясно, получило ли это предложение достаточную поддержку в Рабочей группе.

¹² В пункте 105 документа A/CN.9/510 отмечалось, что это положение является в большей мере перекрестной ссылкой, чем определением, и поэтому его предлагалось исключить. Тем не менее Рабочая группа решила сохранить это определение для дальнейшего рассмотрения на более позднем этапе. См. также ниже сноску 13.

Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности переноса первого предложения вводной формулировки пункта 11.1 (в настоящее время статья 53) в пункт 1.18 (в настоящее время пункт (g)) в качестве определения понятия "право распоряжаться грузом". Если Рабочая группа примет такое решение, пункт (g) мог бы гласить следующее: "Право распоряжаться грузом" означает i) право давать инструкции перевозчику в соответствии с договором перевозки и ii) право договариваться с перевозчиком об изменении такого договора".

¹³ Отметив моменты, вызвавшие обеспокоенность, как это указано в пункте 87 документа A/CN.9/510, в отношении использования в разделе определений ссылок на соответствующие положения, Рабочая группа согласилась с тем, что это определение следует сохранить для будущего обсуждения.

~~j)1-11~~ "груз" означает имущество, предметы и изделия любого рода, [которые перевозчик или исполняющая сторона [получает для перевозки] [обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки]]¹⁵ и включает упаковку и любое оборудование и контейнер, которые не предоставляются перевозчиком или исполняющей стороной или от их имени;

~~k)1-20~~ "транспортный документ"¹⁶ означает документ, который выдается в соответствии с договором перевозки перевозчиком или исполняющей стороной и который

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

¹⁴ Как отмечается в пункте 75 документа A/CN.9/510, было предложено изменить формулировку этого определения примерно следующим образом: "'Грузополучатель' означает лицо, уполномоченное на получение груза согласно договору перевозки, который может содержаться в транспортном документе или электронной записи", а другое мнение заключалось в том, что в определении "грузополучателя" потребуется, возможно, включить ссылку на распоряжающуюся сторону. Как отмечается в пункте 76 документа A/CN.9/510, Рабочая группа приняла к сведению эти вопросы, моменты, вызвавшие обеспокоенность, и предложения для продолжения обсуждения на последующем этапе.

¹⁵ В пункте 90 документа A/CN.9/510 отмечается, что была выражена обеспокоенность в связи с тем, что ссылка в определении "груза" на то, что перевозчик или исполняющая сторона "получает" груз для перевозки, а не "обязуется перевезти" такой груз, может означать, что это определение не охватывает случаев, когда груз не получен и не погружен на борт судна по вине перевозчика. Было указано, что нынешняя ссылка лишь на получение груза является слишком узкой, было выдвинуто альтернативное предложение об упрощении этого определения путем исключения ссылки на получение груза. Рабочая группа приняла решение о том, что Секретариату следует подготовить два альтернативных текста, учитывающие каждый из этих подходов, однако Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, позволяет ли изложенная выше измененная формулировка учесть выраженное Рабочей группой беспокойство без использования двух альтернативных формулировок.

Рабочая группа, возможно, пожелает также принять к сведению, что, если формулировка "обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки" будет принята, то полная формулировка должна ограничиваться словами "любого рода, которые перевозчик обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки", поскольку исполняющая сторона не обязуется перевозить груз в соответствии с договором перевозки. Тем не менее если будет принята формулировка "получает для перевозки", то полная формулировка должна гласить "любого рода, которые перевозчик или исполняющая сторона получает для перевозки".

¹⁶ В пункте 86 документа A/CN.9/510 в связи с определением понятия "договорные условия" в пункте 1.6 (в настоящее время пункт (г)) (см. ниже сноску 23) было высказано мнение о необходимости более четкого указания в тексте на смысл формулировки "касающуюся договора перевозки". В этой связи было предложено, что, когда Рабочая группа будет рассматривать проекты статей 1.9 и 1.20 (в настоящее время пункты (о) и (к)), ей следует также изучить вопрос о действительной необходимости требования о том, чтобы электронное сообщение или транспортный документ подтверждали наличие договора перевозки. Такое определение может основываться на разделе 5 (1) Закона Соединенного Королевства о морской перевозке грузов 1992 года, однако, как представляется, не существует каких-либо сомнений в том, что транспортный документ обычно также подтверждает наличие договора перевозки. Поэтому представляется нецелесообразным заключать в квадратных скобки статьи 1.20(b) (в настоящее время пункт (к)(ii)) или 1.9 (b) (в настоящее время пункт (о)(ii)).

~~ii)б)~~ свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор,

или выполняет обе функции;

~~l)1-14~~ "оборотный транспортный документ" ¹⁷ означает транспортный документ, в котором указано, в результате таких формулировок, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих формулировок, признанных в законодательстве, регулирующем такие документы, в качестве имеющих аналогичные последствия, что груз подлежит передаче приказу грузоотправителя по договору, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является "необоротным" или "не подлежащим передаче";

~~m)1-16~~ "необоротный транспортный документ" ¹⁸ означает транспортный документ, который не удовлетворяет критериям оборотного транспортного документа;

~~n)1-8~~ "электронная связь" ¹⁹ означает связь с помощью электронных, оптических или цифровых изображений или с помощью аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования. Связь включает подготовку, хранение, отправление и получение информации;

~~o)1-9~~ "электронная запись" ²⁰ означает информацию, содержащуюся в одном или более сообщениях, которые были переданы перевозчиком или исполняющей стороной с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки и которые

~~i)а)~~ свидетельствуют о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки, или

~~ii)б)~~ свидетельствуют о наличии договора перевозки или содержат такой договор,

или выполняют обе функции.

¹⁷ В пункте 93 документа A/CN.9/510 было предложено более четко разъяснить различие между оборотным и необоротным характером, в частности с тем, чтобы разработать надлежащие правила для оборотных электронных записей. В ответ было указано, что, хотя достижение большей точности в этой области и имеет важное значение, особенно поскольку эта область является новой и подвержена влиянию национального законодательства, Рабочей группе следует учитывать, что она не в состоянии урегулировать все возможные последствия.

¹⁸ Как отмечается в пункте 94 документа A/CN.9/510, хотя и было высказано мнение о том, что необходимости в этом определении не имеется и что его следует исключить, Рабочая группа согласилась сохранить его для дальнейшего обсуждения.

¹⁹ Как отмечается в пункте 88 документа A/CN.9/510, в связи с этим положением и определением понятия "электронная запись" было указано на ряд моментов, вызывающих беспокойство. Следует отметить, что обсуждение различных аспектов проекта документа, касающихся электронной торговли, было отложено до более позднего этапа обсуждений в Рабочей группе.

²⁰ См. выше сноски 16 и 19.

Она включает информацию, которая прилагается к электронной записи или иным образом увязывается с электронной записью одновременно с ее передачей или после ее передачи перевозчиком или исполняющей стороной;

~~p)1-13~~ "оборотная электронная запись"²¹ означает электронную запись

i) в которой указано, в результате таких заявлений, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих заявлений, признанных в законодательстве, регулирующем такие записи, в качестве имеющих аналогичные последствия, что груз подлежит передаче приказу отправителя по договору или приказу грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является "необоротной" или "неподлежащей передаче", и

ii) которая используется в соответствии с регламентом, упомянутым в статье ~~6 2-4~~, который включает надлежащие положения, касающиеся передачи такой записи следующему держателю и метода, при помощи которого держатель такой записи может доказать, что он является таким держателем;

~~q)1-15~~ "необоротная электронная запись"²² означает электронную запись, которая не удовлетворяет критериям оборотной электронной записи;

~~r)1-6~~ "договорные условия"²³ означает любую информацию, касающуюся договора перевозки или груза (включая условия, указания, подписи и индоссаменты), которая содержится в транспортном документе или в электронной записи;

~~s)1-4~~ "контейнер" ~~включает~~ ~~означает~~²⁴ любой вид контейнера, пригодной для перевозки емкости или плоскости, стандартной или любой аналогичной тары, используемые для объединения груза, [пригодные для морской перевозки]

²¹ Как отмечается в пункте 92 документа A/CN.9/510, Рабочая группа согласилась с определениями "оборотной электронной записи" и "необоротной электронной записи" в качестве хорошей основы для дальнейших обсуждений.

²² Исправление первоначального текста, изложенного после пункта 13 в документе A/CN.9/WG.III/WP.21. См. также выше сноску 21.

²³ В пункте 86 документа A/CN.9/510 отмечается, что Рабочая группа согласилась с тем, что в ходе работы по изменению этого определения должны быть учтены следующие вызвавшие обеспокоенность моменты: определение может содержать противоречие, если его читать совместно с проектом статьи 1.20 (в настоящее время пункт (k)), и в тексте необходимо более четко указать, к чему относится формулировка "касающуюся договора перевозки" (см выше сноску 16). Между тем неясно, какие противоречия существуют между определением "договорных условий" в пункте 1.6 (в настоящее время пункт (r)) и определением "транспортного документа" в пункте 1.20 (в настоящее время пункт (k)). Кроме того, формулировка "касающуюся договора перевозки" представляется вполне ясной.

²⁴ В пункте 82 документа A/CN.9/510 отмечается, что к Секретариату была обращена просьба подготовить пересмотренное определение "контейнера" с возможными вариантами, отражающими высказанные мнения и опасения. Первое такое опасение, упомянутое в пункте 81 документа A/CN.9/510, состояло в том, что слово "включает" делает это определение открытым, а второе опасение, упомянутое в пункте 82 документа A/CN.9/510, состояло в том, что в этом определении следует рассматривать исключительно контейнеры, предназначенные для морского транспорта. Предлагаемые изменения основаны на альтернативных формулировках и представляют собой попытку отразить изложенные мнения.

предназначенные для морской перевозки], а также любое вспомогательное оборудование для такой тары²⁵;

~~1.10~~ "фрахт"²⁶ означает вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за перевозку груза в соответствии с договором перевозки.

Статья 2.3. Сфера применения

1.3.1

Вариант А пункта 1²⁷

С учетом²⁸ положений ~~статьи~~ пункта 3.3.1 положения настоящего документа применяются в отношении всех договоров перевозки, в соответствии с которыми место получения и место сдачи груза расположены в различных государствах, если

а) место получения ~~[или порт погрузки]~~²⁹, указанное либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, расположено в одном из Договаривающихся государств или

б) место сдачи ~~[или порт разгрузки]~~, указанное либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, расположено в одном из Договаривающихся государств, или

²⁵ Для избежания очевидной тавтологии при использовании слов "'контейнер" означает любой вид контейнера..." Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий альтернативный текст: "'контейнер" означает любую тару, используемую для объединения груза, которая пригодна для морской перевозки предназначена для морской перевозки], а также любое вспомогательное оборудование для такой тары, [например][включая] пригодную для перевозки емкость или плоскую, стандартную или любую аналогичную тару".

²⁶ В пункте 89 документа A/CN.9/510 была выражена обеспокоенность в связи с тем, что определение фрахта является неполным в том смысле, что в нем не указывается лицо, которое несет ответственность за уплату фрахта. В то же время было достигнуто согласие в отношении того, что роль этого определения состоит лишь в том, чтобы дать описание понятия фрахта, и что вопросы, связанные с фрахтом, могут быть урегулированы в других положениях.

²⁷ Вариант А пункта 1 основан на первоначальном тексте проекта документа.

²⁸ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть все статьи и пункты проекта документа, которые начинаются формулировкой "С учетом положений статьи/пункта ..." или "Несмотря на положения статьи/пункта ..." и аналогичными словами, с тем чтобы оценить, является ли такое положение в каждом отдельном случае необходимым или его можно исключить. В целях обеспечения согласованности такой анализ предлагается провести путем изучения всего документа исключительно для этой цели.

²⁹ В пункте 244 документа A/CN.9/526 указано, что Рабочая группа на предварительной основе пришла к согласию о том, что проект документ должен охватывать любые виды смешанных перевозок, включая морской этап, и что проведение каких-либо дальнейших разграничений на основе относительного значения различных видов транспорта, используемого для целей перевозки, не требуется. Было также принято решение, что редакцию проекта статьи 3 (в настоящее время статья 2) потребуются, возможно, пересмотреть с тем, чтобы более четко отразить, что международный характер перевозки должен оцениваться на основе договора перевозки. К Секретариату была обращена просьба подготовить пересмотренные предложения с возможными вариантами для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий. Между тем с учетом определения "договора перевозки" в пункте 1.5 (в настоящее время статья 1(a)), по-видимому, не потребуются изменять текст пункта 3.1(a) и (b) (в настоящее время статья 2(1)(a) и (b)) за исключением того, что слова в квадратных скобках можно было бы исключить.

с) [фактическое место сдачи является одним из возможных мест сдачи, указанных либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, и это место расположено в одном из Договаривающихся государств, или]

д) [договор перевозки заключен в одном из Договаривающихся государств или в договорных условиях указано, что транспортный документ или электронная запись составлены в одном из Договаривающихся государств, или]³⁰

е) в договоре перевозки предусматривается, что к нему применяются положения настоящего документа или законодательство любого государства, вводящее его в действие.

Вариант В пункта 1³¹

С учетом положений ~~статьи~~ пункта 3.3.1 положения настоящего документа применяются в отношении всех договоров морской перевозки грузов³², в соответствии с которыми место получения и место сдачи груза расположены в различных государствах, если

а) место получения [или порт погрузки], указанное либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, расположено в одном из Договаривающихся государств, или

б) место сдачи [или порт разгрузки], указанное либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, расположено в одном из Договаривающихся государств, или

с) [фактическое место сдачи является одним из возможных мест сдачи, указанных либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, и это место расположено в одном из Договаривающихся государств, или]

д) [договор перевозки заключен в одном из Договаривающихся государств или в договорных условиях указано, что транспортный документ или электронная запись составлены в одном из Договаривающихся государств, или]³³

³⁰ Как отмечается в пункте 34 документа A/CN.9/510, было высказано мнение, поддержанное многими членами Рабочей группы, что в современной практике перевозок место заключения договора, как правило, не имеет никакого отношения к исполнению договора перевозки, а если речь идет об электронной торговле, то такое место может оказаться трудно, а то и не возможно определить.

³¹ В пунктах 245–249 документа A/CN.9/526 обсуждается взаимосвязь проекта документа с другими транспортными конвенциями и с внутренним законодательством. В пункте 250 документа A/CN.9/526 Рабочая группа поручила Секретариату, в частности, подготовить соответствующие формулировки, предусматривающие в качестве одного из вариантов использование предложения Швеции о разъяснении пункта 3.1 (в настоящее время пункт 1) проекта документа (см. A/CN.9/WG.III/WP.26). Этот вариант отражен в варианте В.

³² Если вариант В будет принят Рабочей группой, использование формулировки "морской перевозки грузов" может потребовать изменения пункта 1.5 (в настоящее время статья 1(a)), в котором излагается определение понятия "договор перевозки".

³³ См. выше сноску 30.

е) в договоре перевозки предусматривается, что к нему применяются положения настоящего документа или законодательство любого государства, вводящее его в действие.

1 бис. Настоящий документ применяется также в отношении перевозки по внутренним водным путям до и после морского рейса, а также в отношении дорожной или железнодорожной перевозки от места получения до порта погрузки и от порта разгрузки до места сдачи, если груз в ходе морского рейса был разгружен со средств транспорта, при помощи которых был исполнен внутренний сегмент перевозки³⁴.

Вариант С пункта 1³⁵

С учетом положений ~~статьи~~ пункта 3 3.3.1 положения настоящего документа применяются в отношении всех договоров перевозки, в соответствии с которыми ~~место получения и место сдачи груза~~ порт погрузки и порт разгрузки расположены в различных государствах, если

а) ~~место получения~~ порт погрузки, указанный либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, расположен в одном из Договаривающихся государств, или

б) ~~место сдачи~~ порт разгрузки, указанный либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, расположен в одном из Договаривающихся государств, или

с) [фактическое место сдачи является одним из возможных мест сдачи, указанных либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, и это место расположено в одном из Договаривающихся государств, или]

д) [договор перевозки заключен в одном из Договаривающихся государств или в договорных условиях указано, что транспортный документ или электронная запись составлены в одном из Договаривающихся государств, или]³⁶

³⁴ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о взаимосвязи этого пункта 1 бис со статьей 83.

³⁵ Предложение, отраженное в пункте 243 документа A/CN.9/526, заключалось в том, что проект документа должен применяться только к перевозкам, при которых морской этап связан с трансграничной перевозкой. Было указано, что согласно этому предложению вопрос о том, предполагают ли наземные этапы общей перевозки трансграничные перемещения груза, не будет иметь значения. Рабочая группа приняла к сведению это предложение и просила Секретариат отразить его в качестве возможного варианта пересмотренного проекта, который будет подготовлен для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий. Вариант С призван отразить такой подход. Как отмечается в пункте 243 документа A/CN.9/526, возобладало, однако, мнение о том, что международный характер перевозки должен согласно проекту статьи 3 (в настоящее время статья 2) определяться не с учетом отдельных этапов перевозки каким-либо одним видом транспорта, а применительно ко всей перевозке, когда место получения и место сдачи груза находятся в различных государствах.

³⁶ См. выше сноску 30.

е) в договоре перевозки предусматривается, что к нему применяются положения настоящего документа или законодательство любого государства, вводящее его в действие³⁷.

~~2.3.2~~ Положения настоящего документа применяются без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя по договору, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон³⁸.

~~3.3.3.1~~ Положения настоящего документа не применяются в отношении чартеров [договоров фрахтования, договоров на массовые грузы или аналогичных соглашений].

~~4.3.3.2~~ Несмотря на положения ~~статьи~~ пункта ~~3.3.3.1~~, если оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись составляются в соответствии с чартером [договором фрахтования, договором на массовые грузы или аналогичным соглашением], положения настоящего документа применяются в отношении договора, подтверждаемого таким документом или такой электронной записью или содержащегося в них, с того момента и в той степени, в какой данный документ или электронная запись регулируют отношения между перевозчиком и держателем, не являющимся фрахтователем.

~~5.3.4~~ Если договор предусматривает будущую перевозку груза в нескольких партиях, ~~положения~~ настоящий документ применяется в отношении каждой партии, если это предусмотрено ~~статьями~~ пунктами ~~1, 2, 3 и 4~~ ~~3.1, 3.2 и 3.3~~.

ГЛАВА 2. ЭЛЕКТРОННАЯ СВЯЗЬ³⁹

Статья 3.

~~2.1~~ Все, что подлежит включению в транспортный документ или должно быть отражено в нем в соответствии с настоящим документом, может быть записано или передано с применением электронной связи вместо использования транспортного документа, если выдача и последующее использование электронной записи осуществляются с прямо или косвенно выраженного согласия перевозчика и грузоотправителя по договору.

³⁷ Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть вопрос о включении в вариант С пункта 1 бис следующего содержания: "1 бис. Если в соответствии с договором перевозки груз перевозится морем только частично, настоящий документ, тем не менее, применяется только, если а) место получения и порт погрузки расположены в одном государстве и б) порт разгрузки и место сдачи расположены в одном государстве". Такое предложение может противоречить подпункту 4.2.1 (в настоящее время статья 8). Кроме того, как отмечается в сноске 35 выше, в Рабочей группе возобладало мнение о том, что международный характер перевозки должен определяться не с учетом отдельных этапов перевозки каким-либо одним видом транспорта, а применительно ко всей перевозке, когда место получения и место сдачи груза расположены в различных государствах.

³⁸ Было указано, что в целях обеспечения единообразия и устранения сомнений было бы целесообразно включить также ссылку на применимое право (пункт 37 документа A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1).

³⁹ Обсуждение этой главы было отложено до следующего рассмотрения проекта документа. Эта глава оставлена в первоначальном месте. Тем не менее Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об оптимальном месте этой главы в проекте документа при рассмотрении ее положений. После такого обсуждения, как ожидается, в эту главу будут внесены дополнительные изменения.

Статья 4.

~~1.2.2.1~~ Если выдается оборотный транспортный документ и перевозчик и держатель договариваются заменить этот документ оборотной электронной записью,

a) держатель сдает оборотный транспортный документ или все такие документы, если было выдано более одного документа, перевозчику, и

b) перевозчик выдает держателю оборотную электронную запись, которая содержит заявление о том, что она выдана взамен оборотного транспортного документа,

после чего оборотный транспортный документ полностью утрачивает юридическую силу или действительность.

~~2.2.2.2~~ Если выдается оборотная электронная запись и перевозчик и держатель договариваются заменить электронную запись оборотным транспортным документом,

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

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

Статья 5.

~~2.3~~ Уведомления и подтверждение, упоминаемые в статьях ~~20(1), 6.9.1, 20(2), 6.9.2, 20(3), 6.9.3, 34(1)(b) и (c), 8.2.1 (b) и (c), 47, 10.2, 51, 10.4.2,~~ заявление, упоминаемое в статье ~~68 14.3,~~ и соглашение относительно веса, предусмотренное в статье ~~37(1)(c) 8.3.1(c),~~ могут даваться с использованием электронной связи, если использование таких средств осуществляется с прямого или косвенного согласия стороны, которая их направляет, и стороны, которой они направляются. В противном случае следует использовать письменную форму.

Статья 6.

~~2.4~~ Использование оборотной электронной записи осуществляется в соответствии с регламентом, согласованным между перевозчиком и грузоотправителем по договору или держателем, упомянутым в статье ~~1(p)~~⁴⁰ ~~2.2.1~~. Такой регламент должен быть упомянут в договорных положениях и должен содержать надлежащие положения, касающиеся

a) передачи такой записи следующему держателю,

b) методов, при помощи которых держатель записи в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем, и

c) порядка направления подтверждения в отношении того, что

⁴⁰ Исправление первоначального варианта проекта документа, который содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.21 и в котором следовало сделать ссылку на определение понятия "оборотная электронная запись" в статье 1(p).

- i) сдача груза грузополучателю осуществлена или
- ii) оборотная электронная запись в соответствии со статьями ~~4(2)~~ ~~2.2.2~~ или ~~49(a)(ii)~~ ~~10.3.2(i)(b)~~ полностью утратила юридическую силу или действительность.

ГЛАВА 3. 4. ПЕРИОД ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья 7.⁴¹

~~1.4.1.1~~ С учетом положений статьи ~~9~~ ~~4.3~~, ответственность перевозчика за груз на основании настоящего документа охватывает период с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки до момента сдачи груза грузополучателю.

~~2.4.1.2~~ Моментом и местом получения груза считается момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре не содержится какого-либо конкретного положения, касающегося получения груза, момент и место, которые соответствуют торговым обычаям, практике или обыкновениям. В отсутствие таких положений в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обыкновений моментом и местом получения груза являются момент и место фактической передачи груза на попечение перевозчика или исполняющей стороны.

~~3.4.1.3~~ Моментом и местом сдачи груза являются момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре не содержится какого-либо конкретного положения, касающегося сдачи груза, момент и место, соответствующие торговым обычаям, практике или обыкновениям. В отсутствие любого такого конкретного положения в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обыкновений моментом и местом сдачи груза являются момент и место разгрузки или выгрузки груза с последнего судна или транспортного средства, на котором он перевозился в соответствии с договором перевозки.

~~4.4.1.4~~ Если перевозчик обязан передать груз в месте сдачи груза какому-либо органу или другой третьей стороне, которым в соответствии с законодательством или нормативными актами, применимыми в месте сдачи, должен быть передан груз и у которых грузополучатель может их получить, такая передача будет рассматриваться в качестве сдачи груза перевозчиком грузополучателю в соответствии с ~~статьей~~ пунктом 3 ~~4.1.3~~.

⁴¹ Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению пункт 40 документа A/CN.9/510, в котором излагаются доводы против и в поддержку подхода, используемого в статье 7.

[Статья 8. 4.2.1 Перевозка до или после морской перевозки]⁴²

1. В случае предъявления требований или возникновения спора в результате утраты или повреждения груза или задержки, возникших исключительно в течение любого из следующих периодов:

a) с момента получения груза перевозчиком или исполняющей стороной до момента его погрузки на судно;

b) с момента его выгрузки с судна до момента его сдачи грузополучателю;

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

i) в соответствии с их условиями применяются в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика в соответствии с договором перевозки в течение этого периода, [независимо от того, требуется ли выдача какого-либо конкретного документа, с тем чтобы такая международная конвенция являлась применимой], и

ii) содержат конкретные положения об ответственности перевозчика, пределах ответственности или о сроках исковой давности, и

iii) не могут быть отменены на основании частного договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю по договору,

такие положения, если они носят обязательный характер, как это указано в подпункте (iii) выше, имеют преобладающую силу по сравнению с положениями настоящего документа.]

[2. Положения статьи 8 подпункта 4.2.1 не затрагивают применения статьи 18(2) 6.7.1 бие.]⁴³

⁴² В пункте 250 документа A/CN.9/526 отмечается, что Рабочая группа согласилась в предварительном порядке сохранить текст подпункта 4.2.1 (в настоящее время статья 8) в качестве средства разрешения возможных коллизий между проектом документа и другими уже действующими конвенциями. Секретариату было поручено подготовить положение о коллизии конвенций для возможного включения в статью 16 (в настоящее время глава 18) проекта документа и представить соответствующие формулировки, предусматривающие в качестве одного из вариантов использование предложения Швеции о разъяснении пункта 3.1 (в настоящее время статья 2(1)). Обмен мнениями по вопросу о взаимосвязи между проектом документа и национальным правом не позволил сделать каких-либо окончательных выводов, и было принято решение продолжить обсуждение этого вопроса в свете ожидаемых будущих предложений. В то же время с учетом уровня поддержки, выраженной по вопросу о национальном праве, Рабочая группа обратилась к Секретариату с просьбой включить в текст подпункта 4.2.1 (в настоящее время статья 8) ссылку на национальное право в квадратных скобках для дальнейшего обсуждения в будущем. Кроме того, в текст проекта документа в квадратных скобках включены текст предложения Швеции в отношении статьи 3 (в настоящее время статья 2) и положение о коллизии норм права в статье 16 (в настоящее время глава 18).

Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть вопрос о том, отведено ли этой статье в проекте документа надлежащее место или же его следует переместить в другую главу, например, возможно, в главу 5, посвященную ответственности перевозчика.

⁴³ При обсуждении режима нелокализованного ущерба, как это отмечается в пунктах 264–266 документа A/CN.9/526, было высказано отраженное в пункте 266 предложение о том, что в

~~3.4.2.2~~ Статья ~~8 4.2.1~~ применяется независимо от национального законодательства, которое в противном случае применимо в отношении договора перевозки.]

Статья 9. 4.3 Смешанные договоры перевозки и экспедирования⁴⁴

~~1.4.3.1~~ Стороны могут прямо договориться в договоре перевозки, что в отношении указанной части или частей транспортировки груза перевозчик, выступая агентом, организует перевозку другим перевозчиком или перевозчиками.

~~2.4.3.2~~ В таком случае перевозчик проявляет надлежащую осмотрительность при выборе другого перевозчика, заключает договор с таким другим перевозчиком на обычных и общепринятых условиях, а также принимает все меры, которые могут разумно потребоваться для того, чтобы позволить такому другому перевозчику надлежащим образом выполнить свои обязательства по его договору.

ГЛАВА 4. 5. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 10.

~~5.1~~ Перевозчик с учетом положений настоящего документа и в соответствии с условиями договора перевозки [надлежащим образом и тщательно] перевозит груз до места назначения и сдает его грузополучателю⁴⁵.

Статья 11.

~~1.5.2.1~~ Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определяется в статье ~~7 4.1~~, и с учетом статьи ~~8 4.2~~ обеспечивает надлежащую и

проекте документа потребуется, возможно, более четко отразить правовые режимы, регулирующие локализованный ущерб согласно подпункту 4.2.1 (в настоящее время статья 8) и нелокализованный ущерб согласно подпункту 6.7.1 (в настоящее время статья 18(1)). Секретариату было предложено рассмотреть необходимость повышения согласованности этих двух положений при подготовке пересмотренного проекта документа.

"Повышение согласованности" между подпунктом 4.2.1 и новым положением, подпунктом 6.7. бис (в настоящее время статья 18(2)), который был предложен в пункте 264 для включения после подпункта 6.7.1 (в настоящее время статья 18(1)) (следующего содержания: "Независимо от положений подпункта 6.7.1 (в настоящее время статья 18(1)), если перевозчик не может установить, произошли ли утрата или повреждение груза в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, применяется наиболее высокий предел ответственности, устанавливаемый в международных и национальных императивных положениях, регулирующих различные части перевозки".) может быть обеспечено в результате добавления пункта 2, как это предлагается выше.

⁴⁴ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, отведено ли статье 9 надлежащее место в главе III, посвященной периоду ответственности.

⁴⁵ В пункте 116 документа A/CN.9/510 отмечается, что Рабочая группа в предварительном порядке согласилась сохранить текст пункта 5.1 (в настоящее время статья 10) в ее нынешней редакции. Широкую поддержку получило мнение о том, что опасения и редакционные предложения, упомянутые в пунктах 113–116 документа A/CN.9/510, следует еще раз рассмотреть на более позднем этапе.

тщательную погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним и его разгрузку⁴⁶.

~~2.5.2.2~~ Стороны могут договориться о том, что определенные функции, упомянутые в ~~пункте 1 5.2.1~~, исполняются грузоотправителем по договору, распоряжающейся стороной или грузополучателем или от их имени. Такое соглашение должно быть упомянуто в договорных условиях.⁴⁷

Статья 12.

5.3

Вариант А⁴⁸

Несмотря на положения статей ~~10 5.1~~, ~~11 5.2~~ и ~~13(1) 5.4~~, перевозчик может отказаться производить погрузку или может выгрузить, ликвидировать или обезопасить груз или принять такие другие меры, которые являются разумными, если груз представляет или, как можно разумно предполагать, будет представлять в период ответственности перевозчика опасность для людей или имущества или же неправомерную или неприемлемую опасность для окружающей среды⁴⁹.

⁴⁶ С учетом результатов обсуждений, отраженных в пункте 117, и, как это отмечается в пункте 119 документа A/CN.9/510, независимо от того, что предложение об исключении проекта статьи 5.2.1 (в настоящее время статья 11(1)) получило определенную поддержку, Рабочая группа в предварительном порядке согласилась сохранить этот проект статьи с учетом обширного опыта применения аналогичных положений в действующих конвенциях, например статьи 3(2) Гаагских правил. Было также принято решение о проведении дальнейшего изучения этого проекта статьи с целью оценить взаимодействие и соответствие между пунктом 5.2.1 (в настоящее время статья 11(1)) и проектом статьи 6 (в настоящее время глава 5), а также последствия различных возможных определений периода, в течение которого будут действовать обязательства, предусмотренные в проекте статьи 5.2.1 (в настоящее время статья 11(1)). Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению, что использование терминов в подпункте 5.2.1 (в настоящее время статья 11(1)), как представляется, не имеет особой морской направленности и что исключение этих терминов может привести к тому, что в положении будет установлен только общий стандарт осмотрительности.

⁴⁷ В пункте 127 документа A/CN.9/510 указано, что было принято решение о том, что это положение следует заключить в квадратные скобки как указание на то, что концепция условий FIO (франкопогрузка – разгрузка) и FIOS (франкопогрузка – разгрузка, штивка) должна быть еще раз рассмотрена Рабочей группой, в том числе вопрос о том, каким образом она связана с положениями об ответственности перевозчика. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это положение с учетом любых изменений, которые вносятся в статьи 10 и 11(1).

Было высказано мнение, что для следующей сессии Рабочей группы с целью оказания помощи ее обсуждениям следует подготовить письменную информацию относительно практики использования условий FIO(S).

⁴⁸ Вариант А статьи 12 основан на первоначальном тексте проекта документа.

⁴⁹ В пункте 130 документа A/CN.9/510 отмечалось, что Рабочая группа в целом согласилась с тем, что текст статьи 5.3 (в настоящее время статья 12) требует дальнейшего улучшения. К Секретариату была обращена просьба подготовить в качестве альтернативы нынешнему тексту положения, представленному в варианте А, отраженный в варианте В вариант, основывающийся на принципах, закрепленных в статье 13 Гамбургских правил, в отношении полномочий перевозчика в чрезвычайных обстоятельствах, возникающих при перевозке опасных грузов. Было также достигнуто согласие с тем, что вопрос о компенсации, которая может причитаться перевозчику или грузоотправителю по договору в подобных

Вариант В

Несмотря на положения статей 10 ~~5-1~~, 11 ~~5-2~~ и 13(1) ~~5-4~~, перевозчик может выгрузить, ликвидировать или обезопасить опасный груз, если он начинает представлять реальную опасность для жизни или имущества.

Статья 13. Дополнительные обязательства, применимые в отношении морского рейса⁵⁰

~~1.5-4~~ Перевозчик обязан ⁵¹ до, в начале [и в ходе] ⁵² морского рейса проявлять надлежащую осмотрительность с целью:

- a) обеспечения [и поддержания] мореходности судна;
- b) надлежащего укомплектования экипажа, оснащения и обеспечения судна;
- c) обеспечения [и поддержания] надлежащего состояния и безопасности трюмов и других частей судна, в котором перевозится груз, включая контейнеры, если ⁵³ они предоставляются перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его приемки, перевозки и обеспечения сохранности⁵⁴.

обстоятельствах, потребуется, возможно, обсудить еще раз в контексте проекта статьи 7.5 (в настоящее время статья 29).

⁵⁰ С учетом выраженной в Рабочей группе широкой поддержки идеи о том, что сфера применения проекта документа должна основываться на подходе "от двери до двери", а не "от порта до порта" (см. пункт 239 документа A/CN.9/526), было сочтено, что выделение положений проекта документа, которые должны применяться только в отношении морской перевозки, может способствовать рационализации структуры проекта документа. Поэтому статьи 5 и 6 (в настоящее время главы 4 и 5, а также новая глава 6, озаглавленная "Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки [или перевозки по другим судоходным водам]") проекта документа были пересмотрены таким образом.

⁵¹ Это положение представляет собой первый из ряда случаев, когда в проект документа включается императивная формулировка для обеспечения согласованности всего текста.

⁵² Как отмечается в пункте 131 документа A/CN.9/510, Рабочая группа подтвердила свою широкую поддержку наложению на перевозчика обязательства проявлять должную осмотрительность, действующего в течение всего рейса, с помощью сохранения слов "и в ходе" и "и поддержания", которые в настоящее время заключены в квадратные скобки. В то же время была вновь выражена обеспокоенность тем, что распространение действия обязательства перевозчика проявлять должную осмотрительность на всю продолжительность рейса накладывает на перевозчиков более тяжелое бремя и может привести к компенсации вызванных этим расходов в виде более высоких ставок фрахта.

⁵³ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности замены слова "если" словом "когда", поскольку место, в котором предоставляются контейнеры, не имеет какого-либо значения.

⁵⁴ В пункте 136 документа A/CN.9/510 отмечалось, что Рабочая группа согласилась с тем, что нынешний текст проекта статьи 5.4 (в настоящее время пункт 1) представляет собой основу, которая может быть использована для продолжения обсуждения. Рабочая группа приняла к сведению различные предложения, высказанные в отношении этого проекта положения. Было достигнуто общее согласие с тем, что этот проект положения потребуется еще раз рассмотреть в свете аналогичных или сопоставимых положений в других конвенциях, касающихся отдельных видов перевозок.

[2.5.5 Несмотря на положения статей ~~10 5.1~~, ~~11 5.2~~ и ~~13(1) 5.4~~, перевозчик в случае морской перевозки ~~[или внутренней перевозки]~~⁵⁵ может пожертвовать грузом, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях сохранения другого имущества, являющегося элементом единого предприятия.]⁵⁶

ГЛАВА 5. ~~6.~~ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья ~~14. 6.1~~ Основания ответственности⁵⁷

Вариант А пунктов 1 и 2⁵⁸

~~1.6.1.1~~ Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в период ответственности перевозчика, как это определяется в ~~главе 3 статье 4~~, если только перевозчик не докажет, что обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку или способствовавшие им, возникли не по его вине или не по вине любого лица, упомянутого в статье ~~15(3) 6.3.2(a)~~⁵⁹.

⁵⁵ Эта формулировка станет излишней, если данный пункт будет включен в статью, озаглавленную "Дополнительные обязательства, применимые в отношении морского рейса", как это предлагается в тексте.

⁵⁶ В пункте 143 документа A/CN.9/510 отмечается, что Рабочая группа разделилась на сторонников исключения этого подпункта и сторонников его сохранения, признававших необходимость продолжения рассмотрения существа этого положения. Рабочая группа постановила заключить этот проект статьи в квадратные скобки.

⁵⁷ После того как Рабочая группа примет решение о том, какому варианту пунктов 1 и 2 следует отдать предпочтение, пункты 1, 2 и 3, возможно, необходимо будет выделить в отдельные статьи.

⁵⁸ Вариант А пунктов 1 и 2 основан на первоначальном тексте проекта документа.

⁵⁹ а) В пункте 34 документа A/CN.9/525 отмечалось, что содержание пункта 6.1 (в настоящее время статья 14) получило решительную поддержку. В пункте 34 документа A/CN.9/525 отмечалось также, что Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект с надлежащим учетом высказанных мнений и внесенных предложений. Варианты В и С подпунктов 6.1.1 и 6.1.3 (в настоящее время пункты 1 и 2) представлены в качестве возможных решений для учета высказанных мнений и предложений, как это отмечается в остальных пунктах настоящей сноски, а также в сносках 61–66 ниже.

б) Как отмечалось в пункте 31 документа A/CN.9/525, было высказано предположение о том, что подпункт 6.1.1 (в настоящее время статья 14(1)) является более близким по своему содержанию к подходу, использованному в статье 4.2(q) Гаагско–Висбийских правил, чем к подходу, используемому в статье 5.1. Гамбургских правил, который требует, чтобы перевозчик доказал, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. Вместе с тем были высказаны некоторые критические замечания относительно того, что ссылка на "период ответственности перевозчика, как это определено в статье 4 (в настоящее время глава 3)", позволит перевозчику в значительной степени ограничить свою ответственность, поскольку, как отмечается в пункте 40 документа A/CN.9/510, были высказаны некоторые оговорки в отношении используемого в статье 7 подхода, в соответствии с которым точный момент получения и сдачи груза является предметом согласования между сторонами или вопросом, который следует регулировать путем ссылки на традиции или обычаи.

с) Как далее отмечается в пункте 31 документа A/CN.9/525, была выражена определенная озабоченность по поводу причины, по которой было сочтено необходимым отойти от формулировки, используемой в Гамбургских правилах. Было высказано предположение о

[6.1.2⁶⁰]

2. 6.1.3⁶¹ Несмотря на положение ~~статьи~~ пункта 1 6.1.1, если перевозчик доказывает, что он выполнил свои обязательства в соответствии с главой 4

том, что причина использования формулировки, отличающейся от формулировок Гаагских правил и Гамбургских правил, заключается в необходимости их совершенствования и обеспечения большей определенности (например, в отношении того обстоятельства, что ответственность перевозчика основывается на презюмируемой вине, причем этот вопрос потребовал разъяснения путем принятия общего понимания разработчиками Гамбургских правил). Противоположное мнение заключалось в том, что сочетание различных формулировок Гаагских и Гамбургских правил может увеличить неопределенность, поскольку не ясно, каким образом будет толковаться такое положение. Поскольку были высказаны различные мнения, и не существует каких-либо указаний на то, что одно из них возобладало, представляется невозможным отразить их в тексте.

d) В пункте 31 документа A/CN.9/525 было упомянуто предположение о том, что основания ответственности следует упростить путем отмены стандарта надлежащей осмотрительности и замены ее ответственностью, вытекающей из факта использования судна как такового. Это означало бы установление весьма жесткого или даже объективного стандарта ответственности. Поскольку, как указано в пункте 31 документа A/CN.9/525, была выражена поддержка в отношении требования о том, чтобы ответственность перевозчика возникала на основании вины, предлагаемое изменение, как представляется, противоречит мнению большинства.

e) В пункте 32 документа A/CN.9/525 указывается, что, хотя более высокий стандарт ответственности был установлен в документах, касающихся других видов перевозок (например, в КМЖП), более высокий стандарт был бы неприемлемым в контексте морских перевозок. В этом отношении получили поддержку элементы в дополнение к проекту статьи 6.1 (в настоящее время статья 14), например проект статьи 5 (в настоящее время глава 4), где устанавливаются позитивные обязательства перевозчика. Это предложение, как представляется, получило поддержку Рабочей группы, и его следует принять во внимание.

f) Первоначальный текст, представленный в варианте А, не устанавливает четкой связи между статьёй 5 (в настоящее время глава 4) и статьёй 6 (в настоящее время глава 5) проекта документа, т.е. между нарушением обязательств, установленных в статье 5 (в настоящее время глава 4) (а также распределением бремени доказывания) и ответственностью перевозчика в соответствии со статьёй 6 (в настоящее время глава 5). Поэтому было предложено обеспечить такую связь.

g) В пункте 32 документа A/CN.9/525 отмечалось, что если проект документа будет применяться на основе перевозки "от двери до двери", то коллизия с положениями конвенций, касающихся наземных перевозок одним видом транспорта (таких, как КМЖП и КДПГ), будет неизбежной с учетом того, что обе конвенции устанавливают более высокий стандарт ответственности перевозчика. Вместе с тем было высказано предположение о том, что вероятность возникновения такой коллизии может быть уменьшена путем принятия приемлемой формулировки в проекте статьи 6.4 (в настоящее время статья 16), а также формулировки, используемой в отношении исполняющего перевозчика. В более общем плане было выражено сомнение в отношении того, что правила об ответственности за неисполнение обязательств, применимые в контексте перевозки "от двери до двери", должны основываться на более низком стандарте морской перевозки, вместо того, чтобы полагаться на более жесткий стандарт, регулирующий наземные перевозки.

⁶⁰ Это положение перенесено в главу 6 (в настоящее время глава 5), озаглавленную "Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки [или перевозки по другим судоходным водам]". См. выше сноску 50.

⁶¹ В пункте 45 документа A/CN.9/525 отмечается, что Секретариату было предложено принять во внимание изложенные в пунктах 38–44 документа A/CN.9/525 предложения, мнения и озабоченности при подготовке будущего проекта этого положения. Превалирующая точка зрения, упомянутая в пункте 39, заключалась в том, что это положение следует сохранить. В тексте предпринимается попытка учесть высказанные Рабочей группой замечания и предложения, упомянутые в пунктах 40–43 документа A/CN.9/525.

статьей 5⁶² и что утрата или повреждение груза или задержка в сдаче были вызваны [исключительно]⁶³ одним из перечисленных ниже событий, [предполагается, в отсутствие доказательств обратного, что ни его действия, ни действия исполняющей стороны не вызвали такой утраты, повреждения или задержки [или не способствовали им]⁶⁴]⁶⁵ [перевозчик не несет ответственности за исключением случаев, когда доказано, что такая утрата, повреждение или задержка произошли по его вине или по вине исполняющей стороны]⁶⁶.

a) ~~ii)~~ [непреодолимая сила], война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстание и народные волнения;

b) ~~ii)~~ карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими препятствия [включая вмешательство в рамках или во исполнение юридического процесса];

c) ~~iii)~~ действия или упущения грузоотправителя по договору распоряжающейся стороны или грузополучателя;

d) ~~iv)~~ забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;

[v] ...⁶⁷;

e) ~~vi)~~ потеря объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за особой природы или скрытых недостатков груза или внутренне присущих грузу дефектов;

f) ~~vii)~~ недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки;

g) ~~viii)~~ скрытые дефекты, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

h) ~~ix)~~ обработка, погрузка, укладка или разгрузка груза грузоотправителем по договору, распоряжающейся стороной и грузополучателем или от их имени;

⁶² В пункте 42 документа A/CN.9/525 упоминается озабоченность по поводу того, что формулировка вступительной части текста подпункта 6.1.3 (в настоящее время пункт 2) в недостаточной мере учитывает те случаи, когда перевозчик представил доказательство одного из событий, перечисленных в подпункте 6.1.3 (в настоящее время пункт 2), но при этом были и свидетельства того, что судно могло быть непригодно к плаванию. См. также замечания по пункту 6.1 (в настоящее время статья 14), изложенные в сноске 59 выше.

⁶³ В пункте 42 документа A/CN.9/525 было предложено включить в этот подпункт слово "исключительно", особенно если перечисленные события будут толковаться как основание для освобождения от ответственности.

⁶⁴ В пункте 42 документа A/CN.9/525 было предложено исключить слова "или не способствовали им", также особенно если перечисленные события будут толковаться как основания для освобождения от ответственности.

⁶⁵ Эта формулировка представляет собой первый альтернативный вариант, основанный на "режиме презумпции", о котором говорится в пунктах 41 и 42 документа A/CN.9/525.

⁶⁶ Как отмечается в пункте 41 документа A/CN.9/525, эта формулировка соответствует второму альтернативному варианту, который основан на традиционном режиме освобождения от ответственности, однако применяется при условии предоставления доказательств вины перевозчика.

⁶⁷ Перенесено в новую главу 6, озаглавленную "Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки [или перевозки по другим судоходным водам]". См. выше сноску 50.

~~i) ж)~~ действия перевозчика или исполняющей стороны во исполнение полномочий, предусмотренных в статье ~~12 5.3~~ и 13(2) 5.5, когда груз стал представлять опасность для людей, имущества или окружающей среды или был принесен в жертву;

[xi] ...⁶⁸;

Вариант В пунктов 1 и 2

1. Перевозчик освобождается от ответственности, если он доказывает, что:

i) он выполнил свои обязательства в соответствии со статьей 13.1 [или что невыполнение его обязательств не вызвали такой утраты, повреждения или задержки [или не способствовали им]⁶⁹] и

ii) ни его вина, ни вина его служащих или агентов не являлись причиной утраты, повреждения или задержки [или не способствовали им]⁷⁰ или

что утрата, повреждение или задержка были вызваны одним из перечисленных ниже событий:

a) ~~й)~~ [непреодолимая сила], война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстание и народные волнения;

b) ~~й)~~ карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими препятствия [включая вмешательство в рамках или во исполнение юридического процесса];

c) ~~й)~~ действия или упущения грузоотправителя по договору, распоряжающейся стороны или грузополучателя;

d) ~~й)~~ забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;

[v] ...⁷¹;]

e) ~~й)~~ потеря объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за особой природы или скрытых недостатков груза или внутренне присущих грузу дефектов;

f) ~~й)~~ недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки;

g) ~~й)~~ скрытые дефекты, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

h) ~~й)~~ обработка, погрузка, укладка или разгрузка груза грузоотправителем по договору, распоряжающейся стороной и грузополучателем или от их имени;

~~i) ж)~~ действия перевозчика или исполняющей стороны во исполнение полномочий, предусмотренных в статье ~~12 5.3~~ и 13(2) 5.5, когда груз стал

⁶⁸ Перенесено в новую главу, озаглавленную "Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки [или перевозки по другим судоходным водам]". См. выше сноску 50.

⁶⁹ См. сноску 64 выше.

⁷⁰ Там же.

⁷¹ Перенесено в новую главу 6 "Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки [или перевозки по другим судоходным водам]". См. выше сноску 50.

представлять опасность для людей, имущества или окружающей среды или был принесен в жертву;

[xi] ...⁷²;

Тем не менее перевозчик несет ответственность за утрату, повреждение или задержку, если грузоотправитель по договору доказывает, что обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку [или способствовавшие им]⁷³ возникли по его вине или по вине его сотрудников или агентов.

Вариант С пунктов 1 и 2

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в период ответственности перевозчика, как это определено в главе 3 статье 4.

2. Перевозчик освобождается от ответственности в соответствии с пунктом 1, если он докажет, что обстоятельства, вызывавшие утрату, повреждение или задержку [или способствовавшие им]⁷⁴, возникли не по его вине или не по вине любого лица, упомянутого в статье 15(3) 6.3.2(a).

2 бис. Предполагается, что обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, возникли не по его вине или не по вине любого лица, упомянутого в статье 15(3), если перевозчик доказывает, что утрата или повреждение груза или задержка в сдаче были вызваны [исключительно]⁷⁵ одним из перечисленных ниже событий:

a) ~~i)~~ [непреодолимая сила], война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстание и народные волнения;

b) ~~ii)~~ карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими препятствия [включая вмешательство в рамках или во исполнение юридического процесса];

c) ~~iii)~~ действия или упущения грузоотправителя по договору, распоряжающейся стороны или грузополучателя;

d) ~~iv)~~ забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;

[v]...⁷⁶;

e) ~~vi)~~ потеря объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за особой природы или скрытых недостатков груза или внутренне присущих грузу дефектов;

f) ~~vii)~~ недостаточность или плохое состояние упаковки или

⁷² Перенесено в новую главу 6 "Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки [или перевозки по другим судоходным водам]". См. выше сноску 50.

⁷³ См. сноску 64 выше.

⁷⁴ См. сноску 64 выше.

⁷⁵ См. сноску 63 выше.

⁷⁶ Перенесено в новую главу 6 "Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки [или перевозки по другим судоходным водам]". См. выше сноску 50.

g) ~~viii)~~ скрытые дефекты, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

h) ~~ix)~~ обработка, погрузка, укладка или разгрузка груза грузоотправителем по договору, распоряжающейся стороной и грузополучателем или от их имени;

i) ~~x)~~ действия перевозчика или исполняющей стороны во исполнение полномочий, предусмотренных в статье 12 ~~5.3~~ и 13(2) ~~5.5~~, когда груз стал представлять опасность для людей, имущества или окружающей среды или был принесен в жертву;

[xi)...⁷⁷;

Такая презумпция опровергается, если истец доказывает, что утрата, повреждение или задержка возникли по вине перевозчика или любого лица, упомянутого в статье 15(3). Кроме того, такая презумпция опровергается, если истец доказывает, что утрата, повреждение или задержка были вызваны одним из обстоятельств, перечисленных в статье 13(1)(a), (b) или (c). Тем не менее в таком случае перевозчик освобождается от ответственности, если он доказывает, что он выполнил обязанности, предусмотренные в статье 13.

~~3.6.1.4~~ [Если утрата, повреждение или задержка в сдаче возникает частично в результате события⁷⁸, за которое перевозчик не несет ответственности, и частично в результате события, за которое перевозчик несет ответственность, перевозчик несет ответственность за всю утрату, повреждение или задержку в сдаче, за исключением тех случаев, когда он доказывает, что определенная часть утраты вызвана событием, за которое он не несет ответственности.]

~~[Если утрата, повреждение или задержка в сдаче возникает частично в результате события, за которое перевозчик не несет ответственности, и частично в результате события, за которое перевозчик несет ответственность, то перевозчик~~

~~а) — несет ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче в той степени, в какой сторона, ходатайствующая о возмещении ущерба в связи с утратой, повреждением или задержкой, доказывает, что такой ущерб обусловлен одним или более событиями, за которые перевозчик несет ответственность; и~~

~~б) — не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче в той степени, в какой перевозчик докажет, что они обусловлены одним или более событиями, за которые перевозчик не несет ответственности.~~

~~Если доказательства, на основании которых может быть установлено общее распределение ответственности, отсутствуют, то перевозчик несет~~

⁷⁷ Перенесено в новую главу 6 "Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки [или перевозки по другим судоходным водам]". См. выше сноску 50.

⁷⁸ Как отмечается в пункте 55 документа A/CN.9/525, в одном случае было выражено беспокойство в связи с двусмысленным характером понятия "событие", а также в связи с тем, призвано ли оно ограничиваться "причиной" и будет ли оно ограничиваться перечнем презумпций, содержащимся в подпункте 6.1.3 (в настоящее время пункт 2).

~~ответственность за половину ущерба в результате утраты, повреждения или задержки в сдаче.]⁷⁹~~

[6.2 Исчисление возмещения⁸⁰]

Статья 15.6.3 Ответственность исполняющих сторон⁸¹

⁷⁹ Исключенный текст содержался во втором альтернативном варианте в первом проекте проекта документа. Как отмечается в пункте 56 документа A/CN.9/525, первый вариант получил наибольшую поддержку в Рабочей группе и было решено сохранить только первый вариант в проекте документа для дальнейшего обсуждения на более позднем этапе. Вместе с тем Рабочая группа решила сохранить второй вариант в качестве сноски или в комментариях к проекту текста для дальнейшего рассмотрения этого варианта на более позднем этапе:

[Если утрата, повреждение или задержка в сдаче возникает частично в результате события, за которое перевозчик не несет ответственности, и частично в результате события, за которое перевозчик несет ответственность, то перевозчик

а) несет ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче в той степени, в какой сторона, ходатайствующая о возмещении ущерба в связи с утратой, повреждением или задержкой, доказывает, что такой ущерб обусловлен одним или более событиями, за которые перевозчик несет ответственность; и

б) не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче в той степени, в какой перевозчик докажет, что они обусловлены одним или более событиями, за которые перевозчик не несет ответственности.

Если доказательства, на основании которых может быть установлено общее распределение ответственности, отсутствуют, то перевозчик несет ответственность за половину ущерба в результате утраты, повреждения или задержки в сдаче.]

⁸⁰ Как предлагалось в пункте 60 документа A/CN.9/525, пункт 6.2 (в настоящее время статья 17) поставлен после статьи 6.4 (в настоящее время статья 16), с тем чтобы обеспечить более тесную связь между этим пунктом и пунктом 6.7 (в настоящее время статья 18).

⁸¹ а) Как отмечается в пункте 64 документа A/CN.9/525, было решено сохранить пункт 6.3 (в настоящее время статья 15) при условии пересмотра текста для учета моментов, вызвавших обеспокоенность, при рассмотрении вопроса о необходимости в каких-либо дополнительных изменениях, если проект документа будет в конечном итоге применяться к перевозкам "от двери до двери".

Ниже приводится анализ упомянутых в пункте 64 "моментов, вызвавших обеспокоенность", с тем чтобы определить, какие моменты могут быть приняты во внимание при подготовке пересмотренного текста.

б) Была выражена обеспокоенность в связи с тем, что охват исполняющих сторон представляет собой новеллу, которая создает право иска непосредственно к стороне, с которой стороны, заинтересованные в грузе, не состоят в договорных отношениях. Были приведены решительные доводы в пользу отказа от введения подобного новшества, поскольку оно потенциально может вызывать серьезные проблемы на практике. Было высказано несогласие с содержащимися в пункте 94 документа A/CN.9/WG.III/WP.21 заявлением о том, что исполняющая сторона не несет ответственности из деликта. В этой связи утверждалось, что деликтная ответственность исполняющей стороны представляет собой вопросы, которые регулируются национальным законодательством и на которые действие настоящего документа не распространяется. Поскольку Рабочая группа решила сохранить это положение, вышеизложенные моменты не могут быть приняты во внимание.

с) Кроме того, было высказано мнение о неясности условий, при которых ответственность может быть возложена на исполняющую сторону. Было указано, что, даже если, как представляется, утрата или повреждение должны быть "привязаны" к исполняющей стороне (т.е. утрата или повреждение должны произойти в период, когда груз находится на попечении исполняющей стороны), решение проблемы о бремени доказывания по этому вопросу представляется неочевидным. Было высказано предположение, что согласно одному из толкований может требоваться, чтобы исполняющая сторона доказала, что утрата или повреждение произошли в момент, когда груз не находился на ее попечении. Бремя доказывания должно лежать на истце, и это должно быть четко указано. В альтернативном

1. 6.3.1 — а)

Вариант А пункта 1⁸²

Исполняющая сторона несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящим документом, и пользуется правами и иммунитетам перевозчика, предусмотренными в настоящем документе, а) ð) на протяжении периода, в течение которого груз находится на ее попечении; и б) ð) в любой другой момент в той степени, в какой она участвует в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки.

Вариант В пункта 1

Исполняющая сторона несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место:

а) ð) на протяжении периода, в течение которого груз находился на ее попечении; или

тексте подпункта 6.3.1(а) (в настоящее время статья 15(1)) предпринимается попытка снять основания для выраженного беспокойства.

d) Было также высказано мнение о том, что, хотя в подпункте 6.3.4 (в настоящее время статья 15(6)) устанавливается принцип солидарной ответственности, в нем не указывается, каким образом может быть определен порядок регрессных исков в отношениях между сторонами. Положение становится особенно неясным с учетом того, что между заинтересованными сторонами отнюдь не обязательно должна существовать договорная взаимосвязь. Тем не менее, как представляется, возможно, желательно избежать регулирования регрессных исков между сторонами, которые несут солидарную ответственность. Этого не было сделано ни в Гаагско-Висбийских правилах (статья 4 бис), ни в Гамбургских правилах (статья 7).

e) По этим причинам в пункте 64 документа A/CN.9/525 было предложено исключить пункт 6.3 (в настоящее время статья 15) и определение "исполняющей стороны" в проекте статьи 1 или в качестве альтернативы разъяснить это определение, с тем чтобы обеспечить его применение только к "физически" исполняющим сторонам. Предложение об ограничении сферы действия пункта 6.3 (в настоящее время статья 15) "физически" исполняющими сторонами получило поддержку. В этой связи было предложено исключить слова "или обязуется исполнить" из подпункта 6.3.2(а)(ii) (в настоящее время пункт 3(б)). Тем не менее существующее определение понятия "исполняющая сторона" в пункте 1.17 (в настоящее время пункт 1(е)) проекта документа содержит четкое указание на то, что таковой является сторона, которая физически исполняет любые обязанности перевозчика, и, таким образом, никаких изменений в этом положении не требуется.

f) Следует отметить, что в пунктах 251–255 документа A/CN.9/526 отмечается, что при обсуждении сферы применения документа Рабочая группа рассмотрела также вопрос о режиме в отношении исполняющих сторон. Как отмечается в пункте 256 документа A/CN.9/526, было принято решение о том, что режим исполняющих сторон согласно проекту документа представляет собой важный вопрос, который сыграет определяющую роль применительно ко всему документу и который может помочь решению других проблем, таких как включение отсылки к императивным нормам национального права в подпункт 4.2.1 (в настоящее время статья 8). Поскольку ожидалось, что будет представлено более четкое письменное предложение по этому вопросу, никакого окончательного или промежуточного решения на этом этапе принято не было.

Соответствующее предложение в настоящее время содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.34. С учетом этого предложения Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о режиме в отношении исполняющих сторон, а также другие рассматриваемые в этом документе вопросы.

⁸² Вариант А пункта 1 основан на первоначальном тексте проекта документа.

b) ii) в любой другой момент в той степени, в какой она участвует в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки, если утрата, повреждение или задержка произошли в период осуществления таких мероприятий.

Обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящим документом, и права и иммунитеты перевозчика, предусмотренные в настоящем документе, применяются в отношении исполняющих сторон.

2. b) Если перевозчик соглашается взять на себя какие-либо другие обязательства помимо обязательств, возлагаемых на перевозчиков в соответствии с настоящим документом, или соглашается, что его ответственность за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза или в связи с грузом превысит пределы, установленные в соответствии со статьями 16(2) 6.4.2, 24(4) 6.6.4 и 18 6.7, исполняющая сторона не несет обязательств в соответствии с таким соглашением, если исполняющая сторона прямо не соглашается взять на себя такие обязательства или такие пределы ответственности.

3. 6.3.2 a) С учетом положений пункта 5 6.3.3 перевозчик несет ответственность за действия и бездействие

a) i) любой исполняющей стороны и

b) ii) любого другого лица, включая субподрядчиков и агентов исполняющей стороны, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки, в той степени, в какой это лицо действует прямо или косвенно по просьбе перевозчика или под наблюдением или контролем перевозчика,

как если бы такие действия или бездействие являлись действиями или бездействием перевозчика. Перевозчик несет ответственность в соответствии с настоящим положением только в том случае, если действия или бездействие исполняющей стороны или другого лица относятся к сфере его договора, служебных обязанностей или агентских функций.

4. b) С учетом положений пункта 5 6.3.3 исполняющая сторона несет ответственность за действия или бездействие любого лица, которому она делегировала исполнение любой обязанности перевозчика в соответствии с договором перевозки, включая ее субподрядчиков, служащих или агентов, как если бы такие действия или бездействие являлись действиями или бездействием исполняющей стороны. Исполняющая сторона несет ответственность в соответствии с настоящим положением только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относятся к сфере ее договора, служебных обязанностей или агентских функций⁸³.

5. 6.3.3 Если к какому-либо лицу, помимо перевозчика, упомянутому в статье пунктах 3 и 4 6.3.2, предъявляется иск, такое лицо имеет право воспользоваться средствами правовой защиты и ограничениями ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик в соответствии с настоящим документом,

⁸³ Исправление формулировки для отражения формулировки, используемой в подпунктах 6.3.2(a) и 6.3.3 (в настоящее время пункты 3, 4 и 5).

если оно докажет, что оно действовало в пределах своего договора, служебных обязанностей или агентских функций.

~~5.6.3.4~~ Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут более одного лица, их ответственность является солидарной, но только в пределах, предусмотренных в статьях ~~16 6.4~~, ~~24 6.6~~ и ~~18 6.7~~.

~~7.6.3.5~~ Без ущерба для положений статьи ~~19 6.8~~ совокупная ответственность всех таких лиц не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящим документом.

Статья 16. 6.4 Задержка⁸⁴

~~1. 6.4.1~~ Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения прямо согласованного срока [или при отсутствии такого соглашения – до истечения срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом условий договора, особенностей вида транспорта и конкретных обстоятельств рейса].

~~2. 6.4.2~~ Если задержка в сдаче приводит к ущербу, который не является результатом утраты или повреждения перевозимого груза и, следовательно, не охватывается статьей ~~17 6.2~~, сумма, подлежащая выплате в качестве возмещения за такой ущерб, ограничивается суммой, эквивалентной сумме [в ... раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз]. Общая сумма, подлежащая уплате в соответствии с настоящим положением и статьей ~~18(1) 6.7.1~~, не превышает предела, который был бы установлен согласно статье ~~18(1) 6.7.1~~ в отношении полной утраты соответствующего груза.

[6.5 Отклонения от курса⁸⁵]

[6.6 Палубный груз⁸⁶]

Статья 17. 6.2 Исчисление возмещения⁸⁷

~~1. 6.2.1~~ Если перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза с учетом положений статьи 18 6.7⁸⁸ сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за утрату или повреждение груза исчисляется по ценам на такой груз, существующим в месте и в момент сдачи груза в соответствии с договором перевозки.

~~2. 6.2.2~~ Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, при ее отсутствии, на основе рыночной цены, либо, при отсутствии и биржевой, и рыночной цен, на основе обычных цен на грузы такого же рода и качества в месте их сдачи.

⁸⁴ Как отмечается в пункте 70 документа A/CN.9/525, Рабочая группа решила, что текст пункта 6.4 (в настоящее время статья 16) будет сохранен в его нынешней формулировке для продолжения его обсуждения на более позднем этапе.

⁸⁵ Перенесено в новую главу 6 "Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки [или перевозки по другим судоходным водам]". См. выше сноску 50.

⁸⁶ Перенесено в новую главу 6 "Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки [или перевозки по другим судоходным водам]". См. выше сноску 50.

⁸⁷ См. выше сноску 80.

⁸⁸ В пункте 60 документа A/CN.9/525 предлагается обеспечить связь между положениями, касающимися исчисления возмещения, и пределами ответственности.

3.6.2.3 В случае утраты или повреждения груза и с учетом положений статьи 16 ~~6.4~~⁸⁹ перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в ~~статьях~~ пунктах 1 и 2 ~~6.2.1 и 6.2.2~~, за исключением случаев, когда перевозчик и грузоотправитель по договору договорились исчислять возмещение иным способом в пределах, указанных в статье 88⁹⁰.

Статья 18. 6.7 Пределы ответственности⁹¹

1.6.7.1 С учетом положений статьи 16(2) ~~6.4.2~~ ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза или в связи с грузом ограничивается [...] расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или [...] расчетными единицами за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда характер и стоимость груза были заявлены грузоотправителем по договору до отгрузки и включены в договорные условия, ~~или когда перевозчик и грузоотправитель по договору согласовали более высокую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье~~⁹².

⁸⁹ Вычеркнутые слова, как представляется, являются излишними, поскольку пункт 6.4 (в настоящее время статья 16) касается только финансового ущерба.

⁹⁰ С учетом пунктов 57–59 документа A/CN.9/525 эта формулировка предназначена для включения положений, стандартизирующих порядок исчисления возмещения, а также для учета мнения о том, что при исчислении возмещения надлежит учитывать намерение сторон, выраженное в договоре перевозки. Как отмечается в пункте 58 документа A/CN.9/525, было высказано мнение о том, что решение вопроса о включении косвенных убытков в возмещение, подлежащее уплате, должно ставиться в зависимость от намерения сторон.

⁹¹ В пункте 85 документа A/CN.9/525 отмечалось, что Рабочая группа решила сохранить весь текст пункта 6.7 (в настоящее время статья 18) в проекте документа для продолжения его обсуждения на более позднем этапе. В ходе одиннадцатой сессии Рабочей группы обсуждался вопрос о сфере применения документа, и в рамках этого обсуждения поднимался также вопрос о пределах ответственности. Как отмечается в пунктах 257–263 документа A/CN.9/526, был выдвинут ряд предложений в отношении пределов ответственности, однако на этом этапе Секретариату не было дано никаких инструкций. Как отмечается в пункте 257 документа A/CN.9/526, широкую поддержку, тем не менее, получили мнения о том, что на нынешнем этапе обсуждения не следует предпринимать попыток достичь согласия о каких-либо конкретных суммах пределов ответственности согласно этому положению и что в проекте документа должна быть предусмотрена оперативная процедура для внесения корректировок.

⁹² Как отмечается в пункте 259 документа A/CN.9/526, Рабочая группа отметила, что последняя формулировка подпункта 6.7.1 (в настоящее время пункт 1) заключена в квадратные скобки в ожидании принятия решения о том, будут ли какие-либо императивные положения носить односторонний или двусторонний характер, и Рабочая группа в предварительном порядке приняла решение снять квадратные скобки.

Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть следующую альтернативную формулировку пункта 1: "С учетом положений статьи 16(2) ~~6.4.2~~ ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза или в связи с грузом ограничивается [...] расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или [...] расчетными единицами за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше, ~~за исключением случаев~~ Тем не менее, когда характер и стоимость груза были заявлены грузоотправителем по договору до отгрузки и включены в договорные условия, ~~или когда перевозчик и грузоотправитель по договору согласовали более высокую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности~~,

[2.6.7.1 бие Независимо от положений пункта 1 6.7.1, если перевозчик не может установить, произошли ли утрата или повреждение груза в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, применяется наиболее высокий предел ответственности, устанавливаемый в международных и национальных императивных положениях, регулирующих различные части перевозки]⁹³.

3.6.7.2 Если груз перевозится в контейнере или на контейнере, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в условиях договора, как упакованные в таком контейнере или на таком контейнере, рассматриваются как места или единицы отгрузки. В отсутствие такого перечня грузы в таких контейнерах или на таких контейнерах рассматриваются как одна единица отгрузки.

4.6.7.3 Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в настоящей статье, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного 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.

подлежащее уплате возмещение ограничивается такой суммой". Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению, что заключительную дополнительную формулировку этого альтернативного текста необходимо будет вновь рассмотреть в свете статьи 88, поскольку она может оказаться излишней в случае принятия статьи 88. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть метод, который следует использовать для определения суммы, возможно на основе использования статистических данных.

⁹³ Кроме того, при обсуждении вопроса, касающегося режима нелокализованного ущерба, было высказано предположение, упомянутое в пункте 264 документа A/CN.9/526 и принятое Рабочей группой в пункте 267, включить этот пункт после подпункта 6.7.1 (в настоящее время пункт 1) в квадратных скобках. В нынешнем тексте это положение приводится в качестве пункта 2.

Ниже представлены следующие различные альтернативные варианты пункта 2: "Независимо от положений пункта 1, если перевозчик не может установить, произошли ли утрата или повреждение груза в ходе морской перевозки или в ходе [перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней] [любого периода, упомянутого в статье 8(1)(а) и (b)], применяется наиболее высокий предел ответственности [устанавливаемый в международных [и национальных] императивных положениях, регулирующих различные части перевозки] [предусмотренный в любой международной конвенции [или национальном законодательстве], которая может применяться в соответствии со статьей 8] [который применялся бы в отношении любого договора, который стороны могли бы заключить в отношении каждой части перевозки, связанной с использованием одного вида транспорта] [который подлежал бы применению, если бы был заключен конкретный договор в отношении этого вида транспорта]".

Статья 19. 6.8 Утрата права на ограничение ответственности

Ни перевозчик, ни любое лицо, упомянутое в статье 15(3) и (4) 6.3.2, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статьях [16(2) 6.4.2,] 24(4) 6.6.4 и 18 6.7 настоящего документа [или как это предусмотрено в договоре перевозки,], если истец доказывает, что [задержка в сдаче,] утрата или повреждение груза или в связи с грузом явились результатом [личного]⁹⁴ действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.

Статья 20. 6.9 Уведомление об утрате, повреждении или задержке

1.6.9.1 В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если уведомление⁹⁵ об утрате или повреждении груза [или в связи с грузом]⁹⁶, указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано [грузополучателем или от его имени]⁹⁷ перевозчику или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение [трех рабочих дней] [разумного срока] [... рабочих дней в месте сдачи груза] [... календарных дней]⁹⁸, после сдачи груза. Такое уведомление не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки⁹⁹ груза грузополучателем и перевозчиком или исполняющей стороной, на которую возлагается ответственность.

⁹⁴ В ходе первоначального обсуждения этого положения, как отмечается в пункте 92 документа A/CN.9/525, Рабочая группа приняла к сведению высказанные замечания и внесенные предложения и решила сохранить текст пункта 6.8 (в настоящее время статья 19) в проекте документа для продолжения его обсуждения на более позднем этапе. Тем не менее, как отмечается в пунктах 260 и 261 документа A/CN.9/526, после обсуждения вопроса, касающегося ссылки на "личные действия или бездействие" лица, ссылающегося на права ограничить ответственность, Рабочая группа приняла решение заключить слово "личного" в квадратные скобки для продолжения обсуждения на более позднем этапе.

⁹⁵ В пункте 94 документа A/CN.9/525 отмечается, что Секретариату при подготовке пересмотренного проекта этого текста следует учесть широкую поддержку, выраженную в отношении как письменной формы уведомления, так и необходимости учесть электронные средства передачи сообщений. В пункте 2.3 (в настоящее время статья 5) проекта документа указывается, что уведомление, упоминаемое, в частности, в подпункте 6.9.1 (в настоящее время пункт 1), может даваться с использованием электронной связи; в противном случае следует использовать письменную форму.

⁹⁶ В соответствии с замечаниями, изложенными в пункте 97 документа A/CN.9/525, в квадратные скобки были заключены слова "или в связи с", а также были добавлены слова "грузополучателем или от его имени". Эти замечания, возможно, не получили достаточной поддержки.

⁹⁷ Там же.

⁹⁸ В пункте 95 документа A/CN.9/525 Секретариату было поручено заключить слова "трех рабочих" в квадратные скобки, наряду с другими возможными альтернативными вариантами.

⁹⁹ Было указано, что в контексте гражданского права более уместными, возможно, являются формулировки "параллельная проверка" или "inspection contradictoire".

~~2.6.9.2~~ Никакое возмещение не подлежит уплате в соответствии со статьей ~~16~~ ~~6.4~~, если уведомление о таком ущербе¹⁰⁰ не было сделано лицу, на которое возлагается ответственность, в течение 21 календарного дня после сдачи груза.

~~3.6.9.3~~ Если уведомление, упоминаемое в настоящей главе, сделано исполняющей стороне, которая сдала груз, оно имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и уведомление, сделанное перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано исполняющей стороне, которая сдала груз.

~~4.6.9.4~~ В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения стороны исковых заявлений или спора предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза и для обеспечивают доступ к записям документации, касающимся перевозки груза¹⁰¹.

Статья 21. 6.10 Внедоговорные требования

Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящем документе, и обязательства, возлагаемые в соответствии с настоящим документом, применяются при любом иске к перевозчику или исполняющей стороне по поводу утраты или повреждения груза или в связи с грузом и задержки в сдаче такого груза¹⁰², на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

¹⁰⁰ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности включения формулировки, указывающей на то, что такой ущерб должен ограничиваться только ущербом в результате задержки.

¹⁰¹ В пункте 100 документа A/CN.9/525 отмечается, что в это положение следует также включить ссылку на предоставление доступа к записям и документации, касающимся перевозки груза. Слова в квадратных скобках соответствуют двум альтернативным вариантам: в первом варианте такой доступ увязан с обязательством предоставить "разумные возможности", второй вариант не связан с таким обязательством, и понятие разумности в данном случае неприменимо.

¹⁰² В пункте 102 документа A/CN.9/525 указывается, что широкую поддержку получило предложение включить ссылку на задержку в сдаче груза.

ГЛАВА 6. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ
МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ [ИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПО ДРУГИМ
СУДОХОДНЫМ ВОДАМ]¹⁰³

Статья 22. Ответственность перевозчика¹⁰⁴

Вариант А¹⁰⁵

~~1.6.1.2~~ [Несмотря на положения статьи ~~14(1)~~ ~~6.1.1~~, перевозчик не несет ответственности ~~не отвечает~~ за утрату, повреждение или задержку, возникшие вследствие или явившиеся результатом

~~а) — действий, небрежности или ошибки капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;~~

~~б) пожара на судне, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика.]~~¹⁰⁶

¹⁰³ Как отмечается в сноске 50 выше, с учетом выраженной в Рабочей группе широкой поддержки идеи о том, что сфера применения проекта документа должна основываться на подходе "от двери до двери", а не "от порта до порта" (см. пункт 239 документа A/CN.9/526), было сочтено, что выделение положений проекта документа, которые должны применяться только в отношении морской перевозки, может способствовать рационализации структуры проекта документа. Вследствие этого для объединения под этим заголовком из других мест в первоначальном проекте документа были перенесены следующие положения статьи 6 (в настоящее время глава 5): подпункт 6.1.2 (в настоящее время статья 22) и соответствующие части подпункта 6.1.3 (в настоящее время также в статье 22), касающиеся основания ответственности, пункт 6.5 (в настоящее время статья 23), касающийся отклонения от курса, а также пункт 6.6 (в настоящее время статья 24), касающийся палубного груза.

¹⁰⁴ Если для пунктов 1 и 2 статьи 14 будет выбран вариант В или С, Рабочая группа, возможно, пожелает вновь рассмотреть эту статью для выработки согласованного подхода с точки зрения изменения презумпции.

¹⁰⁵ Вариант А статьи 22 основан на первоначальном тексте проекта документа.

¹⁰⁶ Подпункт 6.1.2 (а) исключен с учетом заявлений, изложенных в пунктах 36 и 37 документа A/CN.9/525, поскольку широкую поддержку получило мнение о том, что изъятие этого исключения из международного режима, регулирующего морскую перевозку грузов, явилось бы важным шагом на пути к обновлению и согласованию международного транспортного права. Было также подчеркнуто, что такой шаг может иметь решающее значение в контексте установления международных правил в отношении перевозки "от двери до двери". Смежная точка зрения заключалась в том, что, хотя, по всей вероятности, изъятие общего исключения, основывающегося на ошибке в судовождении, является неизбежным, подпункт (а) следует сохранить в квадратных скобках до принятия на более позднем этапе окончательного решения в отношении того, что именуется "пакетом ответственности" (т.е. различных аспектов режима ответственности, применимого к различным затрагиваемым сторонам). Тем не менее после обсуждения Рабочая группа решила исключить подпункт (а). Подпункт 6.1.2(б) (в настоящее время статья 22(1)) сохранен в квадратных скобках в соответствии с решением Рабочей группы, упомянутым в пункте 37 документа A/CN.9/525.

В пункте 43 документа A/CN.9/525 отмечается, что было высказано предположение о том, что случай возникновения пожара на судне, если он будет сохранен, возможно, потребует перенести из подпункта 6.1.2 в подпункт 6.1.3 (в настоящее время его положения содержится в статье 22). Этого не было сделано в варианте А, однако это сделано в варианте В.

2.6.1.3 бие Статья 14 применяется также в случае перечисленных ниже событий:

- a) ~~в)~~ спасание или попытки спасания жизни или имущества на море; и
- ~~b) ж)~~ b) ж) риски, опасности и случайности на море или в других судоходных водах;]

Вариант В

6.1.2 ~~[Несмотря на положения статьи 14(1) 6.1.1, перевозчик не отвечает за утрату, повреждение или задержку, возникшие вследствие или явившиеся результатом~~

- a) ~~действий, небрежности или ошибки капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;~~
- b) ~~пожара на судне, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика.]¹⁰⁷~~

6.1.3 бие. Статья 14 применяется также в случае нижеследующих событий:

- a) ~~в)~~ спасание или попытки спасания жизни или имущества на море;
- ~~b) ж)~~ b) ж) риски, опасности и случайности на море или в других судоходных водах;] и]
- ~~c) и)~~ c) и) пожар на судне, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика;]¹⁰⁸

Статья 23. 6-5 Отклонение от курса

1. а) Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса¹⁰⁹ в целях спасания или попытки спасания жизни [или имущества]¹¹⁰ на море [, либо любым другим [разумным] отклонением судна от курса]¹¹¹.

¹⁰⁷ См. выше сноску 106.

¹⁰⁸ В пункте 43 документа A/CN.9/525 отмечается, что было высказано предположение о том, что случай возникновения пожара на судне, если он будет сохранен, возможно потребует перенести из подпункта 6.1.2 в подпункт 6.1.3 (в настоящее время статья 22).

¹⁰⁹ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности включения после формулировки "...в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса", как это отмечается в пункте 73 документа A/CN.9/525, формулировки "санкционированным грузоотправителем, либо отклонением".

¹¹⁰ В соответствии с пунктом 72 документа A/CN.9/525 ссылка на спасание имущества была заключена в квадратные скобки, поскольку были высказаны возражения против включения спасания имущества.

¹¹¹ Ссылка на любое другое разумное отклонение судна заключена в квадратные скобки, поскольку, как отмечается в пункте 73 документа A/CN.9/525, в связи с ее использованием было выражено беспокойство. В пункте 72 документа A/CN.9/525 упоминается также предложение включить в проект статьи формулировку, предусматривающую, что когда груз спасен в результате отклонения от курса и когда получено возмещение в результате такого спасания, то его можно использовать в качестве возмещения за потери, причиненные возникшей в результате этого задержкой.

2. б) Если в соответствии с национальным законодательством отклонение судна от курса само по себе является нарушением обязательств перевозчика, такое нарушение имеет последствия только в той степени, в какой это совместимо с положениями настоящего документа¹¹².

Статья 24. 6-6 Палубный груз¹¹³

1. 6-6.1 Груз может перевозиться на палубе или над палубой, только если

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

b) ii) он перевозится в контейнерах или на контейнерах на палубе, которая специально предназначена для перевозки таких контейнеров, или

c) iii) перевозка на палубе, в случаях, не охваченных в пунктах (a) (i) или (b) (ii) настоящей статьи, осуществляется в соответствии с договором перевозки или соответствует обычаям, обыкновениям и практике соответствующей отрасли или вытекает из других обыкновений или практики в данной отрасли.

2. 6-6.2 Если груз отгружается в соответствии с ~~статьей~~ пунктами 1(a) и (c) 6-6.1(i) и (iii), перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение этого груза или задержку в сдаче, которые вызваны особыми рисками, связанными с его перевозкой на палубе. Если груз перевозится на палубе или над палубой в соответствии с ~~статьей~~ пунктом 1(b) 6-6.1(ii), перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение такого груза или за задержку в сдаче в соответствии с условиями настоящего документа без учета того, что груз перевозится на палубе или над палубой. Если груз перевозится на палубе в других случаях, помимо разрешенных в соответствии с ~~статьей~~ пунктом 1 6-6.1, перевозчик несет ответственность, независимо от положений статьи 14 6-1, за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, которые являются исключительно следствием его перевозки на палубе.

3. 6-6.3 Если груз отгружается в соответствии с ~~статьей~~ пунктом 1(c) 6-6.1(iii), тот факт, что конкретный груз перевозится на палубе, должен быть указан в договорных условиях. При отсутствии такого указания перевозчик несет бремя доказывания того, что перевозка на палубе соответствует ~~статье~~ пункту 1(c) 6-6.1(iii) и, если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, не может ссылаться на это положение в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела такой оборотный транспортный документ или электронную запись.

¹¹² Альтернативная формулировка этого пункта могла бы гласить следующее: "Если в соответствии с национальным законодательством отклонение судна от курса само по себе является нарушением обязательств перевозчика, такое нарушение не лишает перевозчика или исполняющую сторону любых средств правовой защиты или ограничения ответственности, предусмотренных в настоящем документе". Если будет принята такая формулировка, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о необходимости пункта 1.

¹¹³ В соответствии с пунктом 80 документа A/CN.9/525 Рабочая группа решила сохранить структуру и содержание пункта 6.6 (в настоящее время статья 24) для продолжения его обсуждения на более позднем этапе. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению, что содержание этой статьи в значительной степени зависит от определения понятия "контейнер" в статье 1 (s).

~~4.6.4~~ Если перевозчик в соответствии с настоящей статьей ~~24.6.6~~ несет ответственность за утрату или повреждение груза, перевозимого на палубе, или за задержку в его сдаче, его ответственность ограничивается в той степени, в какой это предусмотрено в статьях ~~16.6.4~~ и ~~18.6.7~~; тем не менее, если перевозчик и грузоотправитель по договору прямо договорились, что груз будет перевозиться в трюме, перевозчик не имеет права на ограничение его ответственности в отношении любой утраты или повреждения груза, вызванных исключительно их перевозкой на палубе.

ГЛАВА 7. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ ПО ДОГОВОРУ

Статья 25.

~~7.1~~ [С учетом положений договора перевозки]¹¹⁴ грузоотправитель по договору сдает груз, готовый для перевозки ~~н~~¹¹⁵ в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку, включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также разгрузку, и что они не причинят вреда или ущерба. В случае, если груз сдается в контейнерах или на контейнерах или трейлерах, упакованных грузоотправителем по договору, грузоотправитель по договору обязан уложить, увязать и закрепить груз в контейнере или трейлере или на контейнере или трейлере таким образом, чтобы груз выдержал предполагаемую перевозку, включая погрузку, обработку и выгрузку контейнера или трейлера, и чтобы он не причинил вреда или ущерба¹¹⁶.

Статья 26.

~~7.2~~ Перевозчик предоставляет грузоотправителю по договору по его просьбе такую информацию, которая известна перевозчику, и дает инструкции, которые разумно необходимы или имеют значение для грузоотправителя по договору в целях выполнения его обязательств в соответствии со статьей ~~25.7.1~~¹¹⁷.

¹¹⁴ Как отмечается в пункте 148 документа A/CN.9/510, Рабочая группа согласилась заключить формулировку "С учетом положений договора перевозки" в квадратные скобки до завершения дальнейших консультаций и обсуждений по вопросам, касающимся содержания этого обязательства перевозчика и той степени, в которой оно должно быть оговорено свободой договора.

¹¹⁵ В пунктах 145 и 148 документа A/CN.9/510 указывается на решение Рабочей группы исключить союз "и".

¹¹⁶ Рабочая группа приняла к сведению упомянутое в пункте 148 документа A/CN.9/510 предложение подготовить альтернативные формулировки на основе статей 12, 13 и 17 Гамбургских правил.

¹¹⁷ Как отмечается в пункте 151 документа A/CN.9/510, определенные сомнения были высказаны по вопросу о том, надлежащим ли местом для проекта положения, в центре внимания которого стоят обязанности перевозчика, является глава, посвященная обязательствам грузоотправителя по договору. В то же время было сочтено, что с учетом тесной связи между проектом статьи 7(2) (в настоящее время статья 26) и другими положениями проекта главы 7 (в настоящее время статьи 25–32) место, в которое помещен этот проект положения, выбрано, возможно, вполне правильно. С учетом других замечаний, упомянутых в пунктах 149–151 документа A/CN.9/510, Рабочая группа постановила сохранить этот проект положения с целью его подробного рассмотрения на одной из будущих сессий (пункт 152 документа A/CN.9/510).

Статья 27.

~~7.3~~ Грузоотправитель по договору предоставляет перевозчику информацию, инструкции и документы, которые разумно необходимы для:

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

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

в) формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или электронных записей, включая условия, упомянутые в статье ~~34(1)~~ ~~8.2.4~~(b) и (с), наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем по договору в договорных условиях, и наименование грузополучателя или приказа, за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику¹¹⁸.

Статья 28

~~7.4~~ Информация, инструкции и документы, которые грузоотправитель по договору и перевозчик предоставляют друг другу в соответствии со статьями ~~26~~ ~~7.2~~ и ~~27~~ ~~7.3~~, должны направляться своевременно и быть точными и полными¹¹⁹.

Статья 29Вариант А¹²⁰

~~[7.5~~ Грузоотправитель по договору и перевозчик несут ответственность¹²¹ как друг перед другом, так и перед грузополучателем и распоряжающейся стороной за любую утрату и повреждение, возникшие в результате невыполнения любой

¹¹⁸ Как отмечается в пункте 153 документа A/CN.9/510, Рабочая группа одобрила текст пункта 7.3 (в настоящее время статья 27) в качестве хорошей основы для продолжения обсуждений на более позднем этапе.

¹¹⁹ Как отмечается в пункте 154 документа A/CN.9/510, Рабочая группа согласилась сохранить этот текст для дальнейшего рассмотрения.

¹²⁰ Вариант А статьи 29 основан на первоначальном тексте проекта документа.

¹²¹ Как отмечается в пункте 156 документа A/CN.9/510, было выражено беспокойство в связи с тем, что согласно проекту статьи 7.5 (в настоящее время пункт 1) устанавливается ненадлежащий вид ответственности, поскольку обязательства, изложенные в проектах статей 7.2, 7.3 и 7.4 (в настоящее время статьи 26, 27 и 28) не носят абсолютного характера и предполагают субъективные оценочные решения. Установление строгой ответственности за несоблюдение обязательств, которое было описано в качестве гибкого и расплывчатого, являлось, по мнению ряда делегаций, чрезмерно жестким решением. Было указано также, что это положение в его нынешней формулировке является расплывчатым и что отсутствует ясность в вопросе о том, каковы будут его последствия будь то в отношении ответственности перед грузополучателем или распоряжающейся стороной, будь то в отношении вопроса о том, будет ли перевозчик нести ответственность перед грузополучателем за непредоставление грузоотправителем по договору достаточной информации об условиях или наоборот.

из сторон своих соответствующих обязательств согласно статьям 26 7.2, 27 7.3 и 28 7.4.¹²²

Вариант В

1. Грузоотправитель по договору несет ответственность перед перевозчиком, грузополучателем и распоряжающейся стороной за любую утрату или повреждение [или вред], возникшие в результате невыполнения им своих обязательств в соответствии со статьями 27 и 28.

2. Перевозчик несет ответственность перед грузоотправителем по договору, грузополучателем и распоряжающейся стороной за любую утрату или повреждение [или вред], возникшие в результате невыполнения им своих обязательств в соответствии со статьями 26 и 28.

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

Статья 30

Вариант А¹²³

7.6 Грузоотправитель по договору несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату, повреждение или вред, причиняемые грузом, и за нарушение своих обязательств в соответствии со статьей 25 7.1, если грузоотправитель по договору не докажет, что такая утрата или повреждение были вызваны событиями или обстоятельствами, которых заботливый грузоотправитель по договору не мог избежать, или последствия которых заботливый грузоотправитель по договору был не в состоянии предупредить.

¹²² Другие моменты, вызвавшие обеспокоенность, как это отмечается в пункте 157 документа A/CN.9/510, заключались в том, что это положение не учитывает ситуацию, когда и грузоотправитель по договору, и перевозчик несут параллельную ответственность, поскольку для подобных ситуаций предусматривается ответственность солидарная, и что это положение является также двусмысленным, поскольку не ясно, что подразумевается под словами "утрата или повреждение" по сравнению, например, с формулировкой, использованной в пункте 7.6 (в настоящее время статья 30), в которой говорится об "утрате, повреждении или вреде". В пункте 158 документа A/CN.9/510 отмечается, что Рабочая группа сделала вывод о том, что проект статьи 7.5 (в настоящее время статья 29) следует заключить в квадратные скобки до проведения его нового рассмотрения в свете опасений и предложений, упомянутых в пунктах 156 и 157. К Секретариату была обращена просьба подготовить пересмотренный проект с возможными альтернативными текстами, учитывающими сделанные предложения. При завершении обсуждения Рабочая группа в целом согласилась с тем, что при пересмотре этого проекта положения следует надлежащим образом учесть тот факт, что информация, о которой говорится в проекте статьи 7.5 (в настоящее время статья 29), может быть передана с помощью электронных сообщений, т.е. направлена в электронную систему связи и воспроизведена с определенными изменениями или без изменений в процессе передачи. С учетом высказанных замечаний были подготовлены альтернативные тексты, содержащиеся в варианте В.

¹²³ Вариант А статьи 30 основан на первоначальном тексте проекта документа.

Вариант В

Грузоотправитель по договору не [отвечает] [несет ответственности] за утрату или повреждение, причиненные перевозчику или судну по любой причине, в отсутствие каких-либо действий, вины или небрежности со стороны грузоотправителя по договору, его агентов или служащих¹²⁴.

Вариант С

Грузоотправитель по договору несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату, повреждение или вред, причиняемый грузом, и за нарушение своих обязательств в соответствии со статьей 25, если грузоотправитель по договору не докажет, что он не вызвал или не способствовал такой утрате или повреждению¹²⁵.

Статья 31.

~~7.7~~ Если какое-либо лицо, именуемое "грузоотправителем по договору" в договорных условиях, но не являющееся грузоотправителем по договору согласно определению, содержащемуся в статье ~~1(d) 4-19~~, принимает транспортный документ или электронную запись, такое лицо а) несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей главой и в соответствии со статьей ~~57 44.5~~, и б) пользуется правами и иммунитетами грузоотправителя по договору, предусмотренными в настоящей главе и в главе 13.

Статья 32.

~~7.8~~ Грузоотправитель по договору несет ответственность за действия или бездействие любого лица, которому он делегировал исполнение любой из своих обязанностей в соответствии с настоящей главой, включая его субподрядчиков, служащих, агентов и любых других лиц, которые прямо или косвенно действуют по его просьбе или под его надзором и контролем, как если бы такие действия или бездействие являлись его собственными действиями или бездействием. Ответственность возлагается на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящим положением только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относятся к сфере контракта, служебных обязанностей или агентских функций такого лица¹²⁶.

¹²⁴ Как отмечается в пунктах 161 и 170 документа A/CN.9/510, было решено включить этот альтернативный текст наряду с первоначальным текстом пункта 7.6 (в настоящее время вариант А), с тем чтобы оба текста могли быть вновь рассмотрены на одной из будущих сессий Рабочей группы. В пункте 166 документа A/CN.9/510 отмечается также, что, возможно, потребуется исключить в этом альтернативном тексте ссылку на "агентов или служащих" грузоотправителя по договору, поскольку этот вопрос уже, возможно, регулируется в проекте статьи 7.8 (в настоящее время статья 32).

¹²⁵ Этот альтернативный вариант призван отразить формулировку, использованную в варианте С статей 14(1) и (2). Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об использовании в этом положении аналогичной формулировки, исходя из того, какой альтернативный вариант статьи 14(1) и (2) будет принят.

¹²⁶ Как отмечается в пунктах 169 и 170 документа A/CN.9/510, Рабочая группа согласилась с тем, что пункт 7.8 (в настоящее время статья 32) является основой, на которой могут быть

ГЛАВА 8. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

Статья 33. ~~8.1~~ Выдача транспортного документа или электронной записи

При сдаче груза перевозчику или исполняющей стороне

a) ~~й)~~ грузоотправитель имеет право на получение транспортного документа или, если на это соглашается перевозчик, электронной записи, свидетельствующей о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза;

b) ~~й)~~ грузоотправитель по договору или, если грузоотправитель по договору дает перевозчику соответствующее указание, лицо, упомянутое в статье ~~31 7.7~~, имеет право на получение от перевозчика соответствующего оборотного транспортного документа, если грузоотправитель по договору и перевозчик прямо или косвенно не договорились воздержаться от использования оборотного транспортного документа или же неиспользование такого документа соответствует обычаям, обыкновениям или практике в данной отрасли. Если в соответствии со статьей ~~3 2.1~~ перевозчик и грузоотправитель по договору договорились использовать электронную запись, грузоотправитель по договору имеет право получить от перевозчика обратную электронную запись, если они не договорились воздержаться от использования оборотной электронной записи или же неиспользование такой записи соответствует обычаям, обыкновениям или практике в данной отрасли¹²⁷.

продолжены обсуждения с учетом различных отмеченных моментов, вызывающих обеспокоенность в том, что касается нынешней редакции этого текста. При завершении обсуждения было предложено сузить сферу действия пункта 7.8 (в настоящее время статья 32), с тем чтобы он применялся только в отношении тех обязательств грузоотправителя по договору, которые могут быть делегированы, а не также и в отношении тех обязательств, которые делегированию не подлежат. Было принято решение о сохранении текста пункта 7.8 (в настоящее время статья 32), а также предложения, изложенного в пункте 161 документа A/CN.9/510, в качестве альтернативы нынешнему тексту проекта статьи 7.6 (в настоящее время статья 30), с тем чтобы оба текста могли быть вновь рассмотрены на одной из будущих сессий Рабочей группы.

¹²⁷ Как отмечается в пункте 25 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание пункта 8.1 (в настоящее время статья 33) в целом приемлемым. Кроме того, в отношении подпункта (i) (в настоящее время пункт (a)) было предложено заменить слова "транспортный документ" словом "квитанция". Хотя по причине обеспечения последовательности в использовании терминологии общее предпочтение было отдано термину "транспортный документ", было признано, что, поскольку не все транспортные документы, как они определяются в пункте 1.20 (в настоящее время статья 1(k)), выполняют функцию подтверждения получения груза перевозчиком, важно с полной ясностью обеспечить понимание того, что в соответствии с подпунктом 8.1(i) (в настоящее время пункт (a)), транспортный документ должен выполнять функцию квитанции. Далее, как отмечается в пункте 26 документа A/CN.9/526, был задан вопрос о том, может ли пункт 8.1 (в настоящее время статья 33) создать препятствия для различных существующих видов практики применительно к использованию конкретных видов транспортных документов, таких как коносаменты с пометками "принято для транспортировки" и "транспортировка на борту". В ответ было указано, что пункт 8.1 (в настоящее время статья 33) был составлен в широких формулировках, с тем чтобы охватить любые виды транспортных документов, которые могут использоваться на практике, включая любые особые виды коносаментов или даже некоторые виды необоротных транспортных накладных.

Статья 34. 8.2 Договорные условия

1. 8.2.1 Договорные условия в документе или электронной записи, упомянутых в статье 33 8.1, должны включать:

- a) описание груза;
 - b) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они представлены грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной;
 - c)
 - i) число мест, число предметов или количество, как оно указано грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной¹²⁸, и
 - ii) вес, как¹²⁹ он указан грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной;
 - d) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для отгрузки;
 - e) наименование и адрес перевозчика; и
 - f) дату
 - i) получения груза перевозчиком или исполняющей стороной,
- или
- ii) погрузки груза на борт судна, или
 - iii) выдачи транспортного документа или электронной записи¹³⁰.

¹²⁸ Как отмечается в пункте 27 документа A/CN.9/526, Рабочая группа решила добавить эти слова. Как отмечается в пункте 28 документа A/CN.9/526, была выражена обеспокоенность в том отношении, что эти слова могут быть истолкованы как налагающие тяжелую ответственность на грузоотправителя по договору, особенно если статья 8 (в настоящее время статьи 33–40) будет читаться совместно с пунктом 7.4 (в настоящее время статья 28). В ответ было указано, что подпункт 8.2.1 (в настоящее время пункт 1) не должен толковаться как создающий какую-либо ответственность грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 7 (в настоящее время глава 7).

¹²⁹ В пункте 28 документа A/CN.9/526 отмечается, что была выражена обеспокоенность в том отношении, что слова "как он указан грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной" могут быть истолкованы как налагающие тяжелую ответственность на грузоотправителя по договору, а в ответ было указано, что это положение не должно толковаться как создающее какую-либо ответственность грузоотправителя по договору. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть возможность замены формулировки "как он указан грузоотправителем по договору" формулировкой "если он указан грузоотправителем по договору", при этом следует проявлять осмотрительность в отношении использования этих формулировок в каждом отдельном соответствующем положении.

¹³⁰ Как отмечается в пункте 75 документа A/CN.9/526, Рабочей группе было предложено рассмотреть вопрос о пересмотре подпункта 8.2.1 (в настоящее время пункт 1), с тем чтобы добавить наименование и адрес грузополучателя в перечень тех договорных условий, которые должны включаться в транспортный документ. См. также предложенные изменения к подпункту 10.3.1 (в настоящее время статья 48) ниже. Рабочая группа, возможно, пожелает определить, следует ли включать наименование и адрес грузополучателя в перечень

2. 8.2.2 Формулировка "внешний вид и состояние груза" в ~~статье~~ пункте 1 8.2.1 означает вид и состояние груза, определяемое на основе

- a) разумной внешней проверки груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем по договору перевозчику или исполняющей стороне и
- b) любой дополнительной проверки, которую перевозчик или исполняющая сторона фактически проводят до выдачи транспортного документа или электронной записи¹³¹.

Статья 35. 8.2.3 Подпись¹³²

a) Транспортный документ подписывается перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком.

b) Электронная запись удостоверяется электронной подписью перевозчика или лица, уполномоченного перевозчиком. Для целей настоящего положения такая электронная подпись означает данные в электронной форме, которые включены в электронную запись или иным образом логически ассоциируются с ней и которые используются для идентификации подписавшего в связи с электронной записью и указания на то, что перевозчик разрешил выдать такую электронную запись¹³³.

Статья 36. 8.4 Недостатки в договорных условиях¹³⁴

1. 8.2.4 ~~Опущение требуемых данных в договорных условиях~~

Отсутствие одного или более договорных условий, упомянутых в статье 34(1) 8.2.1, или неточность одного или более таких условий само по себе не влияет на юридический характер или действительность транспортного документа или электронной записи¹³⁵.

2. 8.4.1 ~~Дата~~

Если договорные условия содержат дату, однако в них не указывается значение такой даты, то такая дата считается:

обязательных условий. Рабочая группа, возможно, пожелает также обсудить вопрос о санкции за непредоставление обязательной информации. Такие санкции могут отличаться в зависимости от того, является ли транспортный документ оборотным.

¹³¹ В пункте 31 документа A/CN.9/526 отмечается, что Рабочая группа сочла содержание подпункта 8.2.2 (в настоящее время пункт 2) в целом приемлемым.

¹³² Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть целесообразность разработки определения понятия "подпись", как, например, в статье 14(3) Гамбургских правил, в частности, с учетом современной практики.

¹³³ Как отмечается в пункте 32 документа A/CN.9/526, Рабочая группа решила, что существо подпункта 8.2.3 (в настоящее время статья 35) является в целом приемлемым, однако это положение, возможно, потребует обсудить на более позднем этапе с целью проверки его соответствия Типовому закону ЮНСИТРАЛ об электронных подписях 2001 года. В процессе пересмотра этого положения, возможно, целесообразно учитывать статьи 14(2) и (3) Гамбургских правил.

¹³⁴ Для повышения согласованности это положение было перенесено из прежнего места в первоначальном тексте.

¹³⁵ Как отмечается в пункте 34 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание подпункта 8.2.4 (в настоящее время пункт 1) в целом приемлемым.

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

б) если в договорных условиях не указывается, что груз был погружен на борт судна, – датой, в которую перевозчик или исполняющая сторона получили груз¹³⁶.

3. 8.4.2 ~~Отсутствие наименования перевозчика~~

Если в договорных условиях не указано наименование перевозчика, однако указывается, что груз был погружен на борт поименованного судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец судна. Зарегистрированный владелец может опровергнуть это утверждение, если он докажет, что судно было зарегистрировано в бербоут–чартерном реестре в момент перевозки, что переносит договорную ответственность за перевозку груза на идентифицированного фрахтователя судна по бербоут–чартеру. [Если зарегистрированный владелец опровергает предположение о том, что он является перевозчиком в соответствии с настоящей статьей, то фрахтователь судна по бербоут–чартеру в момент перевозки считается перевозчиком таким же образом, как перевозчиком считался зарегистрированный владелец.]]¹³⁷

4. 8.4.3 ~~Внешний вид и состояние~~

Если в договорных условиях не указывается внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной от грузоотправителя по договору, транспортный документ или электронная запись являются либо доказательством prima facie, либо убедительным доказательством в соответствии со статьей 39 8.3.3, в зависимости от конкретного случая, того, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его сдачи грузоотправителем по договору перевозчику или исполняющей стороне¹³⁸.

¹³⁶ Как отмечается в пункте 55 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание подпункта 8.4.1 (в настоящее время пункт 2) в целом приемлемым с учетом вопроса, поднятого в связи с электронными записями, о том, что термины "транспортный документ или электронная запись" используются по всему тексту положений главы 8 проекта документа и что повторение этой формулировки подчеркивает различие между транспортными документами и электронными записями, вместо того, чтобы сосредоточивать внимание на содержании этого документа, как это предполагается мандатом Рабочей группы.

¹³⁷ Как отмечается в пункте 60 документа A/CN.9/526, в Рабочей группе возобладало мнение о том, что в подпункте 8.4.2 (в настоящее время пункт 3) выявляется серьезная проблема, которая должна быть урегулирована в проекте документа, но что этот вопрос требует дальнейшего изучения в том, что касается других средств, при использовании которых эта проблема может быть решена, и что это положение в его нынешней редакции все еще не является удовлетворительным. Рабочая группа постановила сохранить в проекте документа подпункт 8.4.2 (в настоящее время пункт 3) в квадратных скобках и более подробно обсудить в последующем.

¹³⁸ Как отмечается в пункте 61 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание пункта 8.4.3 (в настоящее время пункт 4) в целом приемлемым.

Статья 37. 8.3 Оговорки в отношении описания груза
в договорных условиях

~~8.3.1~~ Перевозчик, если он действует добросовестно при выдаче транспортного документа или электронной записи, может включать в отношении информации, упомянутой в статье ~~34(1)(a) 8.2.1(a)~~¹³⁹ ~~34(1)(b) 8.2.1(b)~~ или ~~34(1)(c) 8.2.1(c)~~, ~~соответствующую~~ оговорку в обстоятельствах и в порядке, установленных ниже для указания того, что перевозчик не несет ответственности за точность информации, представленной грузоотправителем по договору ~~в следующих обстоятельствах:~~

- a) в отношении неконтейнерных грузов,
 - i) если перевозчик может доказать, что он не имел разумной возможности проверить информацию, представленную грузоотправителем по договору, он может ~~включить соответствующую оговорку~~ включить заявление об этом в договорные условия, указав информацию, к которой оно относится, или
 - ii) если перевозчик на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору неточной, он может включить положение о том, что он разумно считает точной информацией;

b) в отношении грузов, сданных перевозчику или исполняющей стороне в закрытых контейнерах, за исключением случаев¹⁴⁰, когда перевозчик или исполняющая сторона фактически проверяет груз внутри контейнера или ему фактически известно содержимое контейнера до выдачи транспортного документа при том, однако, условии, что в таком случае перевозчик может включить такую оговорку, если он на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору в отношении содержимого контейнера, неточной.¹⁴¹ перевозчик может включить ~~соответствующую~~ оговорку в договорные условия в отношении

¹³⁹ В пункте 36 документа A/CN.9/526 было указано на предложение включить также ссылку на подпункт 8.2.1(a) (в настоящее время статья 34(1)(a)).

¹⁴⁰ Формулировка "за исключением случаев, когда перевозчик или исполняющая сторона фактически проверяет груз внутри контейнера или ему фактически известно содержимое контейнера до выдачи транспортного документа при том, однако, условии, что в таком случае перевозчик может включить такую оговорку, если он на разумных основаниях считает информацию, представленную грузоотправителем по договору в отношении содержимого контейнера, неточной" перенесена во вводную формулировку с прежнего места в конце пункта, с тем чтобы четко показать, что она применяется в отношении всего пункта.

¹⁴¹ Как отмечается в пункте 36 документа A/CN.9/526, другое предложение состояло в том, что в подпункт 8.3.1(b) (в настоящее время пункт (b)) следует включить формулировку, аналогичную подпункту 8.3.1 (a)(ii) (в настоящее время пункт (a)(ii)), с тем чтобы охватить ситуацию, когда перевозчик разумно считает информацию, представленную грузоотправителем по договору относительно содержания контейнера, неточной. Рабочая группа, возможно, пожелает также принять к сведению изложенные в пункте 37 документа A/CN.9/526 предложения, состоявшие в том, что от перевозчика, принявшего решение сделать оговорку к информации, включенной в транспортный документ, следует потребовать привести основания для такой оговорки, что в проекте документа следует урегулировать ситуацию, когда перевозчик соглашается не делать оговорку к описанию груза, например с тем, чтобы не создавать препятствий для использования документарного аккредитива, однако получает гарантию со стороны грузоотправителя по договору. Еще одно

- i) основных марок на грузе внутри контейнера или
- ii) числа упаковок, числа мест или количества груза внутри контейнера,
- c) в отношении груза, сданного перевозчику или исполняющей стороне в закрытом контейнере, перевозчик может сделать оговорку в отношении любого заявления о весе груза или весе контейнера и его содержимом с прямым указанием на то, что перевозчик не взвешивал контейнер, если
 - i) перевозчик может доказать, что ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер и
 - ii) грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились до поставки о том, что контейнер будет взвешиваться и вес будет указан в договорных условиях, или
 - ii) перевозчик может доказать, что не существовало коммерчески разумных средств проверки веса контейнера¹⁴².

Статья 38. 8.3.2 Разумные возможности проверки
и добросовестность

Для целей статьи 37 8.3.1:

- a) "разумные возможности проверки" должны быть не только физически возможными, но также коммерчески разумными;
- b) перевозчик действует "добросовестно" при выдаче транспортного документа или электронной записи, если
 - i) перевозчику фактически не известно, что какое-либо существенное заявление в транспортном документе или электронной записи по существу ошибочно или может вводить в заблуждение и
 - ii) перевозчик не действует преднамеренно, когда он не определяет, является ли существенное заявление в транспортном документе или электронной записи по существу ошибочным или вводящим в заблуждение, поскольку он считает, что такое заявление может быть ошибочным или вводящим в заблуждение,
- c) бремя доказывания того, действовал ли перевозчик добросовестно при выдаче транспортного документа или электронной записи, возлагается на сторону, которая утверждает, что перевозчик действовал недобросовестно¹⁴³.

предложение заключалось в том, что в случаях, когда перевозчик действует недобросовестно и намеренно не делает оговорку к информации, включенной в договор, за такое поведение должны предусматриваться санкции и перевозчик не должен иметь право ссылаться на какие-либо ограничения ответственности.

¹⁴² Как отмечается в пункте 36 документа A/CN.9/526, было высказано мнение о том, что следует добавить надлежащую формулировку для регулирования случаев, когда отсутствуют разумные коммерческие возможности для взвешивания контейнера. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению, что этот подпункт призван обеспечить соответствие с положением о разумных средствах проверки, содержащимся в статье 38.

¹⁴³ Как отмечается в пункте 43 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание подпункта 8.3.2 (в настоящее время статья 38) в целом приемлемым.

Статья 39. 8.3.3 Доказательство prima facie
и убедительное доказательство

За исключением случаев, в отношении которых предусматривается иное в статье ~~40 8.3.4~~, транспортный документ или электронная запись, свидетельствующие о получении груза, являются

a) доказательством prima facie получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях,

b) убедительным доказательством получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях

[i] если оборотный транспортный документ и обратная электронная запись переданы третьей стороне, действующей добросовестно [или

ii) вариант А пункта (b)(ii)¹⁴⁴

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

Вариант В пункта (b)(ii)

если не было выдано оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи и грузополучатель закупил и оплатил товар, полагаясь на описание товара в договорных условиях.]¹⁴⁵

Статья 40. 8.3.4 Доказательные последствия оговорок

Если договорные условия содержат оговорки, которые отвечают требованиям статьи ~~37 8.3.1~~, то транспортный документ не будет являться доказательством prima facie или убедительным доказательством в соответствии со статьей ~~39 8.3.3~~, если в отношении описания груза сделана оговорка¹⁴⁶.

¹⁴⁴ Вариант А пункта (b)(ii) основан на первоначальном тексте проекта документа.

¹⁴⁵ Как отмечается в пункте 48 документа A/CN.9/526, в Рабочей группе возобладало мнение о том, что подпункт 8.3.3 (b)(ii) (в настоящее время пункт (b)(ii)) следует сохранить в проекте документа в квадратных скобках и что следует обратиться к Секретариату с просьбой внести в этот подпункт необходимые изменения с должным учетом высказанных мнений и сделанных предложений, упомянутых в пунктах 45–47.

¹⁴⁶ Как отмечается в пунктах 50–52 документа A/CN.9/526, хотя предложение о пересмотре подпункта 8.3.4 (в настоящее время статья 40) получило определенную поддержку, возобладало мнение о том, что его содержание следует сохранить для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть альтернативную формулировку подпункта 8.3.4 (в настоящее время статья 40), предложенную в пунктах 153 и 154 документа A/CN.9/WG.III/WP.21:

40(1) "Если договорные условия содержат оговорку, то транспортный документ не является доказательством prima facie или убедительным доказательством в соответствии со статьей ~~39 8.3.3~~, если оговорка сделана в отношении описания груза и такая оговорка является "действительной" в соответствии с пунктом 2 ~~8.3.5~~".

В таком случае необходимо будет добавить новую статью 8.3.5 (возможно, в качестве пункта 2) следующего содержания:

"Оговорка в договорных условиях является действительной для целей пункта 1 статьи ~~8.3.4~~ при следующих обстоятельствах:

ГЛАВА 9. ФРАХТ¹⁴⁷

Статья 41.

1. 9.1 а) Фрахт причитается при сдаче груза грузоотправителю в тот момент и в том месте, которое упомянуто в статье 7(3) 4.1.3, [и подлежит оплате, когда он причитается]¹⁴⁸ если стороны не договариваются о том, что фрахт причитается полностью или частично в какой-либо предшествующий момент времени.

2. б) Если не согласовано иное, никакой фрахт не причитается за любой груз, который утрачен до момента, с которого причитается фрахт за такой груз.

Статья 42.

Вариант А¹⁴⁹

1. 9.2 а) Фрахт подлежит оплате, когда он причитается, если стороны не договорились о том, что фрахт подлежит оплате полностью или частично в какой-либо предшествующий момент времени.

2. б) Если после момента, с которого фрахт причитается, груз утрачивается, повреждается или иным образом не сдается грузополучателю в соответствии с

а) в отношении неконтейнерных грузов оговорка, которая соответствует требованиям статьи 37 8.3.4, будет действительна согласно своим условиям;

б) в отношении грузов, поставленных в закрытых контейнерах, оговорка, которая соответствует требованиям статьи 37 8.3.4, будет действительна согласно своим условиям, если

- i) перевозчик или исполняющая сторона сдает контейнер целым и неповрежденным, за исключением таких повреждений контейнера, которые не имеют причинно-следственной связи с любой утратой или повреждением груза;
- ii) не существует доказательств того, что после получения контейнера перевозчиком или исполняющей стороной он был вскрыт до сдачи, за исключением случаев, когда
 - 1) контейнер был вскрыт для целей осмотра,
 - 2) инспекция была надлежащим образом засвидетельствована,
 - 3) контейнер был вновь надлежащим образом закрыт после осмотра и был вновь опечатан, если он был опечатан до осмотра".

¹⁴⁷ Как отмечается в пункте 172 документа A/CN.9/510, в качестве общего замечания было сказано, что ни Гаагские, ни Гамбургские режимы не содержат положений о фрахте и что целесообразность рассмотрения этого вопроса в проекте документа представляется сомнительной. Другие упомянутые в этом пункте оговорки в отношении включения положения о фрахте основывались на том, что в разных секторах применяется различная практика. В пункте 183 документа A/CN.9/510 отмечается, что было решено изменить структуру этого проекта положения, объединив пункты 9.1(a) (в настоящее время статья 41(1)) и 9.2(b) (в настоящее время статья 42(2)) в единое положение, оставив пункт 9.2(b) (в настоящее время статья 42(2)) в качестве самостоятельного правила и объединив также пункты 9.2(b) и (c) (в настоящее время статьи 42(2) и (3)). В предварительном порядке было также решено должным образом конкретизировать этот пункт, ограничив применение пунктов 9.2(b) и (c) (в настоящее время статьи 42(2) и (3)) случаями, когда между сторонами заключено специальное соглашение.

¹⁴⁸ Как отмечается в пункте 174 документа A/CN.9/510, было выражено общее мнение о том, что принцип свободы договора должен применяться к определению момента, когда фрахт причитается, а также момента, когда фрахт подлежит оплате. См. также пункт 183 документа A/CN.9/510.

¹⁴⁹ Вариант А статьи 42 основан на первоначальном тексте проекта документа.

положениями договора перевозки, фрахт по-прежнему подлежит оплате, независимо от причин такой утраты, повреждения или несдачи.

3. e) Если не согласовано иное, сумма фрахта не подлежит взаимному зачету, списанию или сокращению на основании какого-либо встречного требования, которое грузоотправитель по договору или грузополучатель могут предъявить перевозчику, [обоснованность или сумма которого не были согласованы или установлены].

Вариант В¹⁵⁰

Если после момента, с которого фрахт причитается, груз утрачивается, повреждается или иным образом не сдается грузополучателю в соответствии с положениями договора перевозки, если не согласовано иное, фрахт по-прежнему подлежит оплате, независимо от причин такой утраты, повреждения или несдачи, и сумма фрахта не подлежит также взаимному зачету, списанию или сокращению на основании какого-либо встречного требования, которое грузоотправитель по договору или грузополучатель могут предъявить перевозчику, {обоснованность или сумма которого не были согласованы или установлены}¹⁵¹.

Статья 43.

1. 9.3 a) Если не согласовано иное, грузоотправитель по договору несет ответственность за уплату фрахта и других сборов, связанных с перевозкой груза.

2. b) Если договор перевозки предусматривает, что ответственность грузоотправителя по договору или любого другого лица, указанного в договорных условиях в качестве грузоотправителя по договору, прекращается полностью или частично по наступлении определенного события или после определенного момента времени, такое прекращение ответственности недействительно:

a) i) в отношении любого предусмотренного в главе 7 обязательства грузоотправителя по договору или лица, упомянутого в статье 31 7.7; или

b) ii) в отношении любой суммы, подлежащей уплате перевозчику в соответствии с договором перевозки за исключением тех случаев, когда перевозчик имеет надлежащее обеспечение на основании статьи 45 9.5 или на другом основании в отношении уплаты таких сумм.

c) iii) если это противоречит положениям статьи 62 12.4¹⁵².

¹⁵⁰ См. выше сноску 147, пункт 183 документа A/CN.9/510.

¹⁵¹ Как отмечается в пункте 182 документа A/CN.9/510, широкая поддержка была выражена предложению включить в проект положения слова, которые в настоящее время заключены в квадратные скобки ("обоснованность или сумма которого не были согласованы или установлены").

¹⁵² Как отмечается в пункте 189 документа A/CN.9/510, Рабочая группа приняла к сведению критические замечания, высказанные в отношении положения 9.3(b) (в настоящее время пункт 2) (упомянутые в пунктах 185–188 документа A/CN.9/510), и решила отложить принятие решения до завершения дополнительного изучения этого вопроса с учетом практического контекста, в котором будет применяться это положение.

Статья 44.

1. 9.4 а) Если договорные условия в оборотном¹⁵³ транспортном документе или оборотной¹⁵⁴ электронной записи содержат указание "фракт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то ни держатель, ни грузополучатель не несут ответственности за уплату фрахта. Настоящее положение не применяется, если держатель или грузополучатель выступает также грузоотправителем по договору.

[Если договорные условия в необоротном транспортном документе или необоротной электронной записи содержат указание "фракт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то предполагается, что грузоотправитель по договору несет ответственность за уплату фрахта.]¹⁵⁵

2. б)

Вариант А пункта 2¹⁵⁶

Если договорные условия в транспортном документе или в электронной записи содержат указание "фракт при доставке" или указание аналогичного характера, [такое указание предупреждает грузополучателя о том, что он может нести ответственность за уплату фрахта] [право грузополучателя на получение груза обусловлено уплатой фрахта]¹⁵⁷.

Вариант В пункта 2

Если договорные условия в транспортном документе или в электронной записи содержат указание "фракт при доставке" или указание аналогичного характера, это представляет собой условие, заключающееся в том, что, помимо грузоотправителя по договору, любой держатель или грузополучатель, который принимает сдачу груза или осуществляет любые права в отношении груза, будет по совершении таких действий нести ответственность за уплату фрахта¹⁵⁸.

¹⁵³ В пункте 110 документа A/CN.9/525 упоминается мнение о том, что содержащееся в подпункте 9.4(а) (в настоящее время пункт 1) заявление носит излишне радикальный характер, поскольку освобождает держателя и грузополучателя от любой ответственности за уплату фрахта вместо того, чтобы устанавливать презумпцию отсутствия каких-либо долговых обязательств по фрахту, что было бы более уместно. В то же время была высказана и альтернативная точка зрения, заключающаяся в том, что в подпункте 9.4(а) (в настоящее время пункт 1) не следует устанавливать презумпцию относительно уже произведенной уплаты фрахта. Одним из возможных методов учета мнения, упомянутого в пункте 110, могло бы быть проведение разграничения между оборотными и необоротными транспортными документами или электронными записями.

¹⁵⁴ Там же.

¹⁵⁵ См. выше сноску 153.

¹⁵⁶ Вариант А пункта 2 основан на первоначальном тексте проекта документа.

¹⁵⁷ См. выше сноску 153.

¹⁵⁸ Как отмечается в пункте 111 документа A/CN.9/525, было указано, что с подпунктом 9.4(б) (в настоящее время пункт 2) тесно связаны проекты статей 12.2.2 и 12.2.4 (в настоящее время статьи 60(2) и 62) и что одновременно следует проводить рассмотрение и этих положений. Было высказано мнение, что, если грузополучатель принимает на себя какую-либо ответственность за сдачу груза, он должен также нести ответственность и за фрахт. В то же время было отмечено, что подпункт 9.4(б) (в настоящее время пункт 2) может выполнять функции по предоставлению информации и предупреждению о том, что фрахт все еще подлежит уплате. Было, однако, высказано предположение о том, что уплата фрахта

Статья 45.

~~1. 9.5 a)~~ [Несмотря на любое соглашение об обратном,] в тех случаях и в той степени, в которых в соответствии с национальным законодательством, применимым в отношении договора перевозки, грузополучатель несет ответственность за осуществление упоминаемых ниже платежей, перевозчик имеет право удерживать груз до оплаты

a) ~~i)~~ фрахта, мертвого фрахта, демереджа, возмещения ущерба в связи с задержанием и всех других возмещаемых расходов, понесенных перевозчиком в связи с грузом;

b) ~~ii)~~ любого возмещения, причитающегося перевозчику в соответствии с договором перевозки,

c) ~~iii)~~ любого взноса по общей аварии, причитающегося перевозчику в связи с грузом,

или до предоставления надлежащего обеспечения в отношении таких платежей.

~~2. b)~~ Если платеж, упомянутый в пункте ~~1 (a)~~ настоящей статьи не произведен или не произведен в полном объеме, перевозчик имеет право реализовать груз (в соответствии с процедурой, если такая процедура установлена, как это предусмотрено в соответствии с применимым национальным законодательством) и взыскать причитающиеся ему суммы (включая расходы на осуществление таких мер) из поступлений от такой продажи. Любая сумма, остающаяся от поступлений от такой продажи, предоставляется грузополучателю¹⁵⁹.

ГЛАВА 10. СДАЧА ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЮСтатья 46.

~~10.1~~ Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель, [осуществляющий любое из своих прав в соответствии с договором

должна рассматриваться в качестве условия сдачи груза грузополучателю, а не в качестве обязательства. Далее было отмечено, что в подпункте 9.4(b) (в настоящее время пункт 2) основное внимание следует уделить фактической уплате фрахта, а не тем лицам, на которых должно лежать обязательство в связи с неуплаченным фрахтом. Как отмечается в пункте 112 документа A/CN.9/525, одно из предложений исправить выявленные трудности состояло в том, чтобы заменить слова "такое указание предупреждает грузополучателя о том, что он может нести ответственность за уплату фрахта" словами "уплата фрахта является условием для реализации права грузополучателя на получение груза". В пункте 113 документа A/CN.9/525 упоминается альтернативное предложение относительно методов решения проблем, указанных в пунктах 111 и 112.

¹⁵⁹ Хотя в отношении текста пункта 9.5 (в настоящее время статья 45) было высказано много критических замечаний, изложенных в пунктах 115–122 документа A/CN.9/525, Секретариату, как представляется, не было предложено подготовить новый проект или альтернативный проект текста. В пункте 123 документа A/CN.9/525 отмечается, что Рабочая группа постановила, что пункт 9.5 (в настоящее время статья 45) следует оставить в проекте документа для дальнейшего обсуждения на более позднем этапе.

перевозки]¹⁶⁰, принимает сдачу груза в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье ~~7(3) 4.1.3~~. [Если грузополучатель в нарушение своего обязательства оставляет груз на попечении перевозчика или исполняющей стороны, перевозчик или исполняющая сторона действуют в отношении груза как агенты грузополучателя, но не несут никакой ответственности за утрату или повреждение такого груза, если такая утрата или повреждение не явились результатом личного действия или упущения перевозчика [или исполняющей стороны]¹⁶¹, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.]¹⁶²

Статья 47.

~~10.2~~ По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которая сдает груз, грузополучатель подтверждает сдачу груза перевозчиком или исполняющей стороной таким образом, как это принято в месте назначения¹⁶³.

Статья 48.

~~10.3.1~~ Если не выдается оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи:

a) ~~и) если наименование и адрес грузополучателя не упомянуты в договорных условиях~~, распоряжающаяся сторона сообщает перевозчику эту информацию до или после прибытия груза в место назначения ~~наименование грузополучателя~~¹⁶⁴;

¹⁶⁰ Как отмечается в пункте 67 документа A/CN.9/526, было отдано предпочтение порядку, при котором обязательство принять сдачу груза не будет зависеть от осуществления какого-либо права грузополучателем, а будет носить безусловный характер.

¹⁶¹ Как отмечается в пункте 70 документа A/CN.9/526, поскольку была выражена обеспокоенность в связи с тем, что согласно второму предложению пункта 10.1 (в настоящее время статья 46) ответственность исполняющих сторон может возникнуть в результате действия или бездействия перевозчика, было предложено разъяснить этот момент с помощью добавления формулировки "или исполняющей стороны" после слов "личного действия или упущения перевозчика".

¹⁶² Как отмечается в пункте 67 документа A/CN.9/526, было высказано мнение о возможности объединить пункты 10.1 (в настоящее время статья 46) и 10.4 (в настоящее время статьи 50, 51 и 52) или же, с тем чтобы смягчить неясности, вызываемые взаимодействием пунктов 10.1 (в настоящее время статья 46) и 10.4 (в настоящее время статьи 50, 51 и 52), исключить второе предложение пункта 10.1 (в настоящее время статья 46) и оставить пункт 10.4 (в настоящее время статьи 50, 51 и 52) в качестве самостоятельного положения. Был выбран второй из этих альтернативных вариантов, и последнее предложение было заключено в квадратные скобки.

¹⁶³ Как отмечается в пункте 73 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание пункта 10.2 (в настоящее время статья 47) в целом приемлемым.

¹⁶⁴ Как отмечается в пункте 77 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла принципы, закрепленные в подпункте 10.3.1 (в настоящее время статья 48), в целом приемлемыми. Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект с должным учетом выраженных мнений и внесенных предложений. Предложение, упомянутое в пункте 75 документа A/CN.9/526, относительно личности грузополучателя, учтено в тексте. См. также сноску к подпункту 8.2.1 (в настоящее время статья 34(1)) выше, сноска 130.

b) ii) вариант А пункта (b)¹⁶⁵

перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 7(3) 4.1.3, по предъявлении грузополучателем надлежащего удостоверения¹⁶⁶;

Вариант В пункта (b)

В качестве обязательного условия для сдачи груза грузополучатель предъявляет надлежащее удостоверение.

Вариант С пункта (b)

Перевозчик может отказать в сдаче груза, если грузополучатель не предъявляет надлежащего удостоверения.

c) iii) Если грузополучатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик соответствующим образом уведомляет распорядяющуюся сторону или, если предприняв разумные усилия, он не может определить или найти распорядяющуюся сторону, – грузоотправителя по договору. В таком случае распорядяющаяся сторона или грузоотправитель по договору дают перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, определить и найти распорядяющуюся сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается лицо, упомянутое в статье 31 7.7¹⁶⁷.

Статья 49.

10.3.2 В случае выдачи оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи применяются следующие положения:

- a) i) без ущерба для положений статьи 46 10.1 держатель оборотного транспортного документа может требовать сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 7(3) 4.1.3, такому держателю против возврата оборотного транспортного документа. В том случае, если было выдано более одного оригинала оборотного транспортного документа, достаточно вернуть один оригинал, и другие оригиналы утрачивают силу или перестают быть действительными;
- ii) без ущерба для положений статьи 46 10.1 держатель оборотной электронной записи может требовать сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот

¹⁶⁵ Вариант А пункта (b) основан на первоначальном тексте проекта документа.

¹⁶⁶ Упомянутое в пункте 76 документа A/CN.9/526 предложение пересмотреть подпункт 10.3.1(ii) (в настоящее время пункт (b)), включив в него ссылку на право перевозчика отказать в сдаче в случае непредъявления надлежащего удостоверения, не устанавливая при этом такого обязательства перевозчика, было учтено в тексте как варианта В, так и варианта С.

¹⁶⁷ Как отмечается в пункте 82 документа A/CN.9/526, при рассмотрении подпункта 10.3.2(b) (в настоящее время статья 49(b)) было выдвинуто предложение о том, чтобы принцип, закрепленный в этом подпункте, применялся также в случаях, когда оборотного транспортного документа не выдается. Соответствующее положение было добавлено в качестве подпункта 10.3.1(iii) (в настоящее время пункт (c)).

момент и в том месте, которые упомянуты в статье ~~7(3)~~ 4.1.3, такому держателю, если он продемонстрирует в соответствии с регламентом, упомянутым в статье ~~6~~ 2.4, что он является держателем электронной записи. После такой сдачи электронная запись утрачивает силу или действительность¹⁶⁸;

б) если держатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик соответствующим образом уведомляет распоряжающуюся сторону или, если, предприняв разумные усилия, он не может определить или найти распоряжающуюся сторону, – грузоотправителя по договору. В таком случае распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору дают перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, определить и найти распоряжающуюся сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается лицо, упомянутое в статье ~~31~~ 7.7¹⁶⁹;

с) ~~[несмотря на положения пункта (d) настоящей статьи]~~¹⁷⁰, перевозчик, сдающий груз согласно инструкции распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору в соответствии с пунктом (b) настоящей статьи, освобождается от своих обязательств по сдаче груза [держателю] в соответствии с договором перевозки, независимо от того, был ли возвращен ему обратный

¹⁶⁸ С учетом упомянутого в пункте 80 документа A/CN.9/526 предостережения в связи с тем, что Рабочей группе потребуется тщательно изучить вопрос о сбалансированности различных прав и обязательств, а также об их последствиях в том, что касается сторон, с тем чтобы согласовать верный уровень такой сбалансированности и достичь действенного решения, Рабочая группа, как отмечается в пункте 81 документа A/CN.9/526, сочла содержание подпунктов 10.3.2(a)(i) и (ii) (в настоящее время пункты (a)(i) и (ii)) в целом приемлемым.

¹⁶⁹ Первое предложение, упомянутое в пункте 82 документа A/CN.9/526, состояло в том, что на перевозчике должно лежать обязательство принять оборотный транспортный документ и что, если держатель документа не предъявляет требования о сдаче груза, перевозчик должен быть обязан уведомить распоряжающуюся сторону. Эти моменты, как представляется, уже учтены в тексте подпункта 10.3.2 (b) (в настоящее время пункт (b)). В отношении второго предложения, упомянутого в пункте 82 документа A/CN.9/526, о том, чтобы изложить в этом подпункте последствия, которые будут возникать для перевозчика в случае неуведомления распоряжающейся стороны, или грузоотправителя по договору, или предполагаемого грузоотправителя по договору, были высказаны возражения, и поэтому оно не учтено в пересмотренном тексте.

¹⁷⁰ Как отмечается в пункте 83 документа A/CN.9/526, были высказаны сомнения относительно совместного применения подпунктов 10.3.2(c) и (d) (в настоящее время пункты (c) и (d)), поскольку добросовестный держатель, как это рассматривается в последнем положении, приобретает определенную юридическую защиту, однако юридическое положение держателя остается неясным. Была высказана просьба о внесении редакционных поправок для прояснения этого вопроса. Следует отметить, что связь между подпунктами 10.3.2(c) и (d) (в настоящее время пункты (c) и (d)) уже существует, поскольку подпункт 10.3.2(c) (в настоящее время пункт (c)) начинается словами "несмотря на положение пункта (d) настоящей статьи". Такой метод используется в других положениях проекта документа, например, в пунктах 5.3 (в настоящее время статья 12) и 6.1.3 (в настоящее время статья 14(2)). Возможны также другие альтернативные варианты, например, начать подпункт (d) словами "за исключением случаев, предусмотренных" или же добавить в конце этого пункта новое предложение следующего содержания: "Положения настоящего пункта (d) не применяются, когда груз сдается перевозчиком в соответствии с пунктом (c) настоящей статьи". Такие различные альтернативные варианты включены на предварительной основе в квадратных скобках.

транспортный документ или смогло ли лицо, требующее сдать груз согласно оборотной электронной записи, доказать в соответствии с регламентом, упомянутым в статье ~~6 2.4~~, что оно является держателем;

d) [~~за исключением случаев, предусмотренных в пункте (с) выше,~~]¹⁷¹ если сдача груза перевозчиком в месте назначения производится без возврата оборотного транспортного документа перевозчику или без демонстрации, упомянутой в пункте (a)(ii) выше, держатель, который становится держателем после сдачи груза перевозчиком грузополучателю или лицу, уполномоченному принять такой груз в соответствии с любым договором или другим соглашением помимо договора перевозки, приобретает права [~~по отношению к перевозчику~~]¹⁷² в соответствии с договором перевозки, только если передача оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи была произведена в соответствии с договором или другим соглашением, заключенным до такой сдачи груза, за исключением случаев, когда такому держателю в момент, когда он стал держателем, не было известно или он не мог на разумной основе знать о такой сдаче. [~~Настоящий пункт не применяется, когда груз сдается перевозчиком в соответствии с пунктом (с) выше~~]¹⁷³;

e) если распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не дают перевозчику надлежащих инструкций в отношении сдачи груза, [~~или в случаях, когда распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не могут быть найдены,~~]¹⁷⁴ перевозчик может, без ущерба для любых других средств правовой защиты, которыми может обладать перевозчик в отношении такой распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору, воспользоваться своими правами в соответствии со статьями ~~50, 51 и 52 10.4~~.

Статья 50

~~10.4.1a)~~ Если груз прибывает в место назначения и

~~a) i)~~ груз фактически не принимается грузополучателем в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье ~~7(3) 4.1.3~~, [и не было заключено

¹⁷¹ Как отмечается в пункте 83 документа A/CN.9/526. См. выше сноску 170.

¹⁷² В пунктах 83–88 документа A/CN.9/526 излагаются различные замечания и разъяснения в отношении подпункта 10.3.2(d) (в настоящее время пункт (d)). Первый упомянутый в пункте 88 документа A/CN.9/526 момент, вызвавший обеспокоенность, состоял в том, чтобы четко определить положение держателя, во владении которого находится оборотный транспортный документ после сдачи груза и права которого затронуты. Эту проблему, как представляется, можно решить, указав в подпункте (d), что права приобретаются по отношению к перевозчику, и поэтому соответствующая формулировка включена в это положение. Можно также добавить, что такие права возникают в результате невыполнения перевозчиком его обязательств в соответствии с пунктом 5.1 (в настоящее время статья 10), однако это, возможно, является нежелательным. Кроме того, обращается внимание на новое более широкое положение, предложенное выше для пункта 13.1 (в настоящее время статья 59). В отношении второго вопроса, вызвавшего обеспокоенность, как это отмечается в пункте 88 документа A/CN.9/526, в связи с неясностью формулировки "не мог на разумной основе знать о такой сдаче", никаких конкретных положений не предлагается.

¹⁷³ Как отмечается в пункте 83 документа A/CN.9/526. См. выше сноску 170.

¹⁷⁴ Этот текст добавлен с учетом предложения, упомянутого в пункте 89 документа A/CN.9/526, привести подпункт 10.3.2(e) (в настоящее время пункт (e)) в соответствие с подпунктом 10.3.2(b) (в настоящее время пункт (b)) за счет включения такой формулировки.

никакого прямого или косвенного договора между перевозчиком или исполняющей стороной и грузополучателем после договора перевозки]¹⁷⁵ или

b) ~~ii)~~ перевозчику не разрешается в соответствии с применимым законодательством или нормативными актами сдавать груз грузополучателю,

то перевозчик может воспользоваться правами и средствами правовой защиты, упомянутыми в пункте 2 ~~(b)~~.

2. ~~b)~~ В обстоятельствах, указанных в пункте 1 ~~(a)~~, перевозчик может на риск, и от имени, и за счет лица¹⁷⁶, имеющего права на груз, воспользоваться некоторыми или всеми из следующих прав и средств правовой защиты:

a) ~~i)~~ поместить груз на склад в любом приемлемом месте;

b) ~~ii)~~ распаковать груз, если он упакован в контейнеры, или принять другие меры в отношении груза, которые, по мнению перевозчика, могут разумно требоваться в сложившихся обстоятельствах; или

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

3. ~~e)~~ Если груз продается в соответствии с пунктом 2(c) ~~(b)(iii)~~, перевозчик может вычесть из доходов от продажи сумму, необходимую для

a) ~~i)~~ оплаты или возмещения любых расходов, понесенных в связи с грузом;

и

b) ~~ii)~~ оплаты или возмещения перевозчику любых других сумм, которые упоминаются в статье 45(1) ~~9-5(a)~~ и которые причитаются перевозчику.

С учетом таких вычетов перевозчик удерживает доходы от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз.

¹⁷⁵ Как отмечается в пункте 92 документа A/CN.9/526, была выражена обеспокоенность в связи с использованием формулировки "не было заключено никакого прямого или косвенного договора между перевозчиком или исполняющей стороной и грузополучателем после договора перевозки", которая является неясной, поскольку она может быть истолкована как касающаяся договора складирования, если он подпадает под категорию "после договора перевозки"; кроме того, было указано, что затруднение вызывает и концепция "прямого или косвенного". Поэтому эта формулировка заключена в квадратные скобки и в будущем может быть исключена.

¹⁷⁶ Как отмечается в пункте 97 документа A/CN.9/526, было высказано мнение о том, что осуществление перевозчиком своих прав согласно подпункту 10.4.1 (в настоящее время статья 50) может привести к дополнительным расходам, помимо тех, которые возникают из утраты или повреждения, и что стоимость груза может в определенных случаях не покрывать понесенных затрат. Для решения этой проблемы в подпункт 10.4.1(b) (в настоящее время пункт 2) включена формулировка "и за счет".

Статья 51.

~~10.4.2~~ Перевозчику разрешается воспользоваться правом, упомянутым в статье ~~46~~ ~~10.4.1~~, только после того, как он дал разумное предварительное¹⁷⁷ уведомление либо лицу, которое указано в договорных условиях в качестве лица, которому должно быть дано уведомление по прибытии груза в место назначения, если такое лицо указывается, либо грузополучателю, либо, в противном случае, распоряжающейся стороне или грузоотправителю по договору, о том, что груз прибыл в место назначения.

Статья 52.

~~10.4.3~~ Осуществляя свои права, упомянутые в статье ~~50(2)~~ ~~10.4.1(b)~~, перевозчик или исполняющая сторона ~~действуют в качестве агента лица, имеющего права на груз, однако они не несут никакой ответственности несут ответственность~~¹⁷⁸ за утрату или повреждение такого груза, только если утрата или повреждение не явились результатом [~~личных~~ действий или упущения перевозчика или исполняющей стороны, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения]¹⁷⁹.

ГЛАВА 11. ПРАВО РАСПОРЯЖАТЬСЯ ГРУЗОМСтатья 53.

~~11.1~~ [Право распоряжаться грузом [означает] включает] охватывает право договариваться с перевозчиком об изменении договора перевозки и право¹⁸⁰ в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в

¹⁷⁷ Как отмечается в пункте 93 документа A/CN.9/526, был поднят вопрос о том, почему необходимым является только уведомление и почему перевозчик не должен ожидать ответа или реакции от лица, получающего уведомление, до осуществления своих прав. Включение формулировки "разумное предварительное" перед словом "уведомление" в подпункте 10.4.2 (в настоящее время статья 51) призвано решить эту проблему.

¹⁷⁸ Как отмечается в пункте 94 документа A/CN.9/526, было высказано предостережение в связи с тем, что текст подпункта 10.4.3 (в настоящее время статья 52) может быть истолкован как предполагающий, будто бы действие или бездействие перевозчика может привести к возникновению ответственности исполняющей стороны. Исключение слов "действуют в качестве агента лица, имеющего права на груз, однако они не несут никакой ответственности" и включение слов "несет ответственность" призвано решить эту проблему.

¹⁷⁹ Как отмечается в пункте 94 документа A/CN.9/526, было предложено включить слова "или исполняющей стороны" после формулировки "личных действий или упущений перевозчика" и исключить слово "личных". Оба эти предложения учтены в тексте. Упомянутое в пункте 96 документа A/CN.9/526 мнение о том, что содержание подпунктов 10.4.3 (в настоящее время статья 52) и 10.4.1 (в настоящее время статья 50) является аналогичным по ряду аспектов, и это следует отразить в их формулировках, получило, как представляется, достаточную поддержку, для того чтобы отразить соответствующие изменения в тексте.

¹⁸⁰ Как отмечается в пункте 103 документа A/CN.9/526, было выражено мнение, что подпункт (iv) (в настоящее время пункт (d)) следует исключить, с тем чтобы сохранить односторонний характер любых инструкций, которые может дать перевозчику распоряжающаяся сторона, в отличие от любых изменений применительно к условиям договора перевозки, которые потребуют взаимного согласия сторон договора. В ответ было указано, что это положение выполняет полезную функцию в связи с определением права распоряжаться грузом, поскольку в нем четко устанавливается, что распоряжающаяся

в отношении ~~такого~~ груза в течение срока его ответственности, как он указан в статье ~~7(1) 4.1.1]~~¹⁸¹. Такое право давать инструкции перевозчику охватывает право:

- a) ~~i)~~ давать или изменять инструкции в отношении груза, [которые не представляют собой изменения договора перевозки]¹⁸²;
- b) ~~ii)~~ требовать сдачи груза до его прибытия в место назначения;
- c) ~~iii)~~ заменять грузополучателя любым другим лицом, включая распоряжающуюся сторону;
- ~~[d) iv)~~ договариваться с перевозчиком об изменении договора перевозки]¹⁸³.

Статья 54.

~~1. 11.2 a)~~ Если не выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, то применяются следующие правила:

- a) ~~i)~~ грузоотправитель по договору является распоряжающейся стороной, за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору [и грузополучатель договариваются о том, что распоряжающейся стороной является какое-либо иное лицо и грузоотправитель по договору уведомляет об этом перевозчика. Грузоотправитель по договору и грузополучатель могут договориться о том, что распоряжающейся стороной является грузополучатель] [назначает распоряжающейся стороной грузополучателя или другое лицо]¹⁸⁴;

сторона в ходе перевозки должна рассматриваться в качестве контрагента перевозчика. Эти мнения были учтены путем заключения подпункта (iv) (в настоящее время пункт (d)) в квадратные скобки и включения в вводную часть пункта 11.1 (в настоящее время статья 53) формулировки, аналогичной подпункту (iv) (в настоящее время пункт (d)). Следует также отметить, что первое предложение вводной части необходимо будет изменить, если в статью 1(g) будет включено основанное на нем определение.

¹⁸¹ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности изменения этого предложения и его переноса в статью 1(g), содержащую определение понятия "право распоряжаться грузом". Если Рабочая группа решит перенести это предложение, то необходимо будет вновь рассмотреть предлагаемые изменения в вводной части и в подпункте (d), о которых говорилось выше в сноске 180.

¹⁸² Как отмечается в пункте 102 документа A/CN.9/526, была выражена обеспокоенность в отношении того, что слова "давать или изменять инструкции ...", которые не представляют собой изменения договора перевозки", могут быть истолкованы как содержащие внутреннее противоречие. В ответ было указано, что требуется провести ясное существенное разграничение между упоминанием о незначительных или "нормальных" изменениях инструкций в отношении груза и более существенными изменениями договора перевозки. Эти замечания могут быть отражены в результате исключения слов, заключенных в квадратные скобки, поскольку эти слова, как представляется, являются излишними с учетом пределов, в которых такие права могут быть реализованы в соответствии с подпунктом 11.3(a) (в настоящее время статья 55(1)).

¹⁸³ См. выше сноску 180.

¹⁸⁴ Как отмечается в пункте 105 документа A/CN.9/526, был задан вопрос о причинах, по которым для назначения распоряжающейся стороной иного лица, чем грузоотправитель по договору, требуется согласие грузополучателя, если грузополучатель не является стороной договора перевозки. Было также указано, что если согласно договору распоряжающейся стороной является грузоотправитель по договору, то в соответствии с подпунктом (ii) (в настоящее время пункт 1(b)) ему предоставляется право в одностороннем порядке

b) ~~ii)~~ распоряжающаяся сторона вправе передать право распоряжаться грузом другому лицу, и при такой передаче сторона, передающая право, утрачивает свое право распоряжаться грузом. Сторона, передающая право, [или сторона, которой передается право,]¹⁸⁵ уведомляет перевозчика о такой передаче;

c) ~~iii)~~ если распоряжающаяся сторона осуществляет право распоряжаться грузом в соответствии со статьей ~~53~~ ~~44.1~~, она представляет надлежащие удостоверяющие документы;

~~[d] iv)~~ право распоряжаться грузом ~~[прекращается]~~ ~~[передается грузополучателю]~~, когда груз прибывает в место назначения и грузополучатель просит сдать груз.¹⁸⁶

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

a) ~~i)~~ держатель¹⁸⁷ или, в случае выдачи более чем одного оригинала одного оборотного транспортного документа, держатель всех оригиналов является единственной распоряжающейся стороной;

b) ~~ii)~~ держатель вправе передать право распоряжаться грузом в результате передачи оборотного транспортного документа другому лицу в соответствии со статьей ~~59~~ ~~42.1~~, и после такой передачи сторона, передающая право, утрачивает свое право распоряжаться грузом. Если было выдано более одного оригинала такого документа, для осуществления передачи права распоряжаться грузом должны быть переданы все оригиналы;

передавать свое право распоряжаться грузом любому другому лицу. Эти замечания были учтены путем заключения формулировки, следующей после слов "за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору" в квадратные скобки для возможного исключения, а также путем включения вместо этого в квадратных скобках текста "назначает распоряжающейся стороной грузополучателя или другое лицо".

¹⁸⁵ Упомянутая в пункте 107 документа A/CN.9/526 обеспокоенность в отношении того, что в ряде стран переход права распоряжаться грузом не может производиться лишь в результате простого направления уведомления перевозчику лицом, которому это право передается, может быть учтено в результате исключения слов "или сторона, которой передается право" в подпункте 11.2(a)(ii) (в настоящее время пункт 1(b)). Эта формулировка заключена в квадратные скобки.

¹⁸⁶ Как отмечается в пункте 106 документа A/CN.9/526 и в пункте 188 документа A/CN.9/WG.III/WP.21, распоряжающаяся сторона сохраняет право распоряжаться грузом до его окончательной сдачи. Тем не менее в пункте 11.2 (в настоящее время статья 54) ничего не говорится о моменте, до которого можно пользоваться правом распоряжаться грузом в случае выдачи необоротного транспортного документа или электронной записи. Для учета этого замечания, как представляется, можно было бы включить определенную формулировку, и поэтому в текст добавлен подпункт 11(2)(a)(iv) (в настоящее время пункт 1(d)). Тем не менее следует отметить, что в пункте 106 документа A/CN.9/526 упоминается также мнение о том, что в результате этого может быть нанесен ущерб наиболее распространенной практике, когда грузоотправитель по договору дает перевозчику инструкцию не сдавать груз до получения от грузоотправителя по договору подтверждения того, что платеж за груз был осуществлен. Кроме того, поскольку в статье 53 указывается, что право распоряжаться грузом представляет собой право давать перевозчику инструкции в течение периода ответственности в соответствии со статьей 7, возможно, не требуется указывать, когда прекращается право распоряжаться грузом.

¹⁸⁷ Как отмечается в пункте 109 документа A/CN.9/526, обеспокоенность, выраженная в связи со ссылкой на "держателя", как представляется, не является обоснованной с учетом определения понятия "держатель" в пункте 1.12 (в настоящее время статья 1(f)).

c) iii) для осуществления права распоряжаться грузом держатель, если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, предъявляет оборотный транспортный документ перевозчику. Если выдано более одного оригинала такого документа, предъявляются все оригиналы [за исключением тех оригиналов, держателем которых уже является перевозчик от имени лица, желающего реализовать право распоряжаться грузом]; в противном случае право распоряжаться грузом не может быть осуществлено¹⁸⁸;

d) iv) любые инструкции, упомянутые в статье 53(b), (c) и (d) 11.1(ii)(iii) и (iv), которые были даны держателю, после вступления в силу в соответствии со статьей 55 11.3 указываются на оборотном транспортном документе.

3. e) Если выдается обратная электронная запись:

a) i) держатель является единственной распоряжающейся стороной и вправе передать право распоряжаться грузом другому лицу на основе передачи оборотной электронной записи в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 6 2.4, и после такой передачи сторона, передающая право, утрачивает свое право распоряжаться грузом;

b) ii) для осуществления права распоряжаться грузом держатель, если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, подтверждает, действуя в соответствии с регламентом, упомянутым в статье 6 2.4, что он является держателем;

c) iii) любые инструкции, упомянутые в статье 53(b), (c) и (d) 11.1(ii), (iii) и (iv), которые были даны держателем, после вступления в силу в соответствии со статьей 55 11.3 отражаются в электронной записи¹⁸⁹.

4. d) Несмотря на положения статьи 62 12.4, лицо, не являющееся грузоотправителем по договору или лицом, упомянутым в статье 31 7.7, которое передало право распоряжаться грузом, не воспользовавшись таким правом, освобождается после такой уступки от ответственности, которая возлагается на распоряжающуюся сторону в соответствии с договором перевозки или в соответствии с настоящим документом¹⁹⁰.

¹⁸⁸ Как отмечается в пункте 110 документа A/CN.9/526, Рабочая группа согласилась с тем, что в подпункте 11.2(b)(iii) (в настоящее время пункт 2(c)) не уделяется достаточного внимания последствиям ситуации, когда держатель не предъявляет перевозчику всех экземпляров оборотного документа, и что в подобном случае перевозчик должен иметь право отказать в выполнении инструкций, которые были даны распоряжающейся стороной. Рабочая группа в основном поддержала мнение о том, что в случае, если распоряжающаяся сторона не предъявляет всех экземпляров коносамента, право распоряжаться грузом не может быть осуществлено, и что к правилу, согласно которому распоряжающаяся сторона должна предъявить все экземпляры коносамента, следует предусмотреть исключение для ситуаций, когда один экземпляр коносамента уже находится в руках перевозчика. Для учета этих замечаний предлагается включить соответствующие формулировки в подпункт 11.2(b)(iii) (в настоящее время пункт 2(c)).

¹⁸⁹ Как отмечается в пункте 112 документа A/CN.9/526, Рабочая группа отложила рассмотрение подпункта 11.2(c) (в настоящее время пункт 3) до того момента, пока у нее не выработается более четкого понимания подхода, который следует использовать применительно к вопросам электронной торговли.

¹⁹⁰ Как отмечается в пункте 113 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание подпункта 11.2(d) (в настоящее время пункт 4) в целом приемлемым.

Статья 55.

1. 11.3a)

Вариант А пункта 1¹⁹¹

С учетом положений пунктов 2 и 3 ~~(b) и (c)~~ настоящей статьи, если любая инструкция, упомянутая в статье 53(a), (b) или (c) ~~11.1(i), (ii) или (iii)~~,

a) ~~i)~~ может быть на разумной основе выполнена в соответствии с ее условиями в тот момент, когда такая инструкция достигает лица, обязанного ее выполнить;

b) ~~ii)~~ не будет приводить к нарушению обычных операций перевозчика или исполняющей стороны; и

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

перевозчик выполняет такую инструкцию. Если можно разумно предполагать, что одно или более условий, упомянутых в подпунктах ~~(a), (b) и (c) (i), (ii) и (iii)~~ настоящего пункта, не соблюдаются, перевозчик не несет никаких обязательств по выполнению такой инструкции¹⁹².

Вариант В пункта 1

С учетом положений пунктов 2 и 3 настоящей статьи перевозчик обязан выполнить инструкции, упомянутые в статье 53(a), (b) и (c) ~~11.1(i), (ii) (iii)~~, если:

a) ~~i)~~ лицо, дающее такие инструкции, уполномочено осуществлять право распоряжаться грузом;

b) ~~ii)~~ такие инструкции могут быть на разумной основе выполнены в соответствии с их условиями в тот момент, когда они достигают перевозчика;

c) ~~iii)~~ такие инструкции не будут приводить к нарушению обычных операций перевозчика или исполняющего перевозчика¹⁹³.

¹⁹¹ Вариант А пункта 1 основан на первоначальном тексте проекта документа.

¹⁹² Как отмечается в пункте 117 документа A/CN.9/526, Рабочая группа пришла к общему мнению о том, что подпункт 11(3)(a) (в настоящее время пункт 1) следует пересмотреть, с тем чтобы отразить мнения и предложения, изложенные в пунктах 114–116. Было достигнуто согласие с тем, что в новой структуре этого пункта следует рассмотреть, во-первых, обстоятельства, при которых перевозчик должен придерживаться инструкций, полученных от распоряжающейся стороны, а затем последствия исполнения или неисполнения таких инструкций. К Секретариату была обращена просьба подготовить пересмотренный проект этого положения с возможными вариантами для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий.

¹⁹³ Как отмечается в пункте 114 документа A/CN.9/526, для избежания противоречий между подпунктом 11.3(a)(iii) (в настоящее время пункт 1(c)) и подпунктом 11.1(ii) (в настоящее время статья 53(b)) в отношении права распоряжаться грузом и возможного возникновения "дополнительных расходов", было предложено либо предусмотреть такой порядок, при котором перевозчик не будет нести обязательство выполнять инструкцию, полученную согласно подпункту 11.1(ii) (в настоящее время статья 53(b)), либо ограничить в подпункте 11.3(a)(iii) (в настоящее время пункт 1(c)) обязательство перевозчика выполнять полученные распоряжения теми случаями, когда инструкция не приведет к "существенным" дополнительным расходам. Кроме того, как отмечается в пункте 115 документа A/CN.9/526,

2. б) В любом случае распоряжающаяся сторона ~~гарантирует~~ возмещает¹⁹⁴ перевозчику, исполняющей стороне и любому лицу, имеющему интерес в других грузах, перевозимых этим же рейсом, любые дополнительные расходы, которые они могут понести, и гарантирует их от любой утраты или повреждения, которые могут произойти явиться в результате выполнения ими любой инструкции в соответствии с настоящей статьей¹⁹⁵.

3. е) [Если перевозчик

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

б) и) тем не менее желает выполнить такую инструкцию, такой перевозчик вправе получить обеспечение от распоряжающейся стороны] Если перевозчик обращается с соответствующей просьбой, распоряжающаяся сторона предоставляет обеспечение¹⁹⁶ в отношении суммы разумно ожидаемых дополнительных расходов, утраты или повреждения.

4. д) Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза в результате невыполнения инструкций распоряжающейся стороны в нарушение его обязательства в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи¹⁹⁷.

широкую поддержку в Рабочей группе получило предложение об исключении подпункта 11.3(a)(iii) (в настоящее время пункт 1(c)). С учетом этих предложений формулировку подпункта 11.3(a) (в настоящее время пункт 1) можно было бы изменить, как это указано выше, а право перевозчика в соответствии с подпунктом 11.3(c) (в настоящее время пункт 3) можно было бы сделать более жестким, как это отмечается ниже в сноске 196. Кроме того, исключается подпункт 11.3(a)(iii) (в настоящее время пункт 1(c)).

¹⁹⁴ Как отмечается в пункте 56 документа A/CN.9/510 и в пункте 118 документа A/CN.9/526, использование концепции "гарантии возмещения" может ненадлежащим образом создать впечатление о том, что распоряжающаяся сторона может стать субъектом ответственности, и что эту концепцию следует заменить концепцией "вознаграждение", которая в большей степени соответствует правомерному использованию права на распоряжение грузом распоряжающейся стороной.

¹⁹⁵ Изменения формулировки подпункта 11.3(b) (в настоящее время пункт 2) были произведены с учетом предложения, изложенного в пункте 117 документа A/CN.9/526, о том, что в новой структуре этого пункта следует рассмотреть, во-первых, обстоятельства, при которых перевозчик должен придерживаться инструкций, полученных от распоряжающейся стороны, а затем последствия исполнения или неисполнения таких инструкций.

¹⁹⁶ Хотя подпункт 11.3(c) (в настоящее время пункт 3) был сочтен "в целом приемлемым", как это отмечается в пункте 119 документа A/CN.9/526, вышеизложенные изменения были внесены с учетом замечаний по подпункту 11.3(a) (в настоящее время статья 51(1)). См. сноску 193 выше.

¹⁹⁷ Как отмечается в пункте 116 документа A/CN.9/526, был поднят вопрос относительно природы обязательства, накладываемого на перевозчика согласно пункту 11.3 (в настоящее время статья 55), а также вопрос о том, должен ли перевозчик нести обязательство исполнить распоряжение или же на нем должно лежать менее строгое обязательство предпринять максимальные усилия по выполнению инструкций, полученных от распоряжающейся стороны. Было высказано мнение о том, что предпочтение следует отдать первому, более жесткому виду обязательства. В то же время перевозчик не должен нести последствий неисполнения, если он сможет продемонстрировать, что он предпринял разумные усилия по выполнению инструкций или что ее выполнение было бы неразумным с учетом фактических обстоятельств. Что касается последствий неисполнения, то было высказано предположение о том, что в проекте документа этот вопрос должен

Статья 56.

~~11.4~~ Груз, который сдается во исполнение инструкции в соответствии со статьей ~~53(b) 11.4(ii)~~, считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения, касающиеся такой сдачи, установленные в ~~главе статье~~ главе статье 10¹⁹⁸.

Статья 57.

~~11.5~~ Если в течение периода, когда груз находится на попечении перевозчика или исполняющей стороны, перевозчику или исполняющей стороне разумно требуется информация, инструкции или документы в дополнение к информации и инструкциям или документам, упомянутым в статье ~~27(a) 7.3(a)~~, ~~он запрашивает такую информацию, инструкции или документы у распоряжающейся стороны~~ распоряжающаяся сторона, по просьбе перевозчика или такой исполняющей стороны, предоставляет такую информацию¹⁹⁹. Если перевозчик после принятия разумных мер не в состоянии идентифицировать и обнаружить распоряжающуюся сторону или распоряжающаяся сторона не в состоянии предоставить надлежащую информацию, инструкции или документы перевозчику, соответствующие обязательства несет грузоотправитель по договору или лицо, упомянутое в статье ~~31 7.7~~.

Статья 58.

~~11.6~~ Стороны по взаимной договоренности могут отходить от положений статей ~~53(b) и (c) 11.4(ii) и (iii) и 55 11.3~~. Стороны могут также ограничивать или исключать возможность передачи права распоряжаться грузом, упомянутую в статье ~~54(1)(b) 11.2 (a)(ii)~~. Если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, любое соглашение, упоминаемое в настоящем пункте, должно быть указано в договорных условиях или включено в них²⁰⁰.

регулироваться более конкретно, например на основе установления вида ответственности, лежащей на перевозчике, и последствий неисполнения инструкций для последующего исполнения договора. С учетом этих мнений был добавлен новый подпункт 11.3(d) (в настоящее время пункт 4). Что касается последствий неисполнения инструкции, то в тех случаях, когда такое исполнение должно было быть обеспечено, несомненно, предполагается, что косвенное намерение состояло в том, чтобы предусмотреть ответственность перевозчика за причиненный ущерб. Если Рабочая группа решит включить соответствующее положение, она, возможно, пожелает также рассмотреть вопрос о том, следует ли предусмотреть определенное ограничение такой ответственности.

¹⁹⁸ Как отмечается в пункте 120 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание пункта 11.4 (в настоящее время статья 56) в целом приемлемым.

¹⁹⁹ Как отмечается в пункте 121 документа A/CN.9/526, предложение предусмотреть в пункте 11.5 (в настоящее время статья 57) право выбора перевозчика между возможностью запросить инструкции у "грузоотправителя по договору или распоряжающейся стороны" не получило поддержки. Как отмечается в пункте 122 документа A/CN.9/526, предложение добавить ссылку на исполняющую сторону в дополнение к перевозчику получило общую поддержку. Кроме того, с учетом рекомендации, упомянутой в пункте 123 документа A/CN.9/526, были внесены изменения, с тем чтобы разъяснить формулировку подпункта 11.5 (в настоящее время статья 57).

²⁰⁰ Как отмечается в пункте 126 документа A/CN.9/526, широкую поддержку в Рабочей группе получило предложение предпринять в пересмотренном проекте пункта 11.6 (в настоящее

ГЛАВА 12. ПЕРАДАЧА ПРАВ

Статья 59.

~~1. 12.1.1~~ Если выдается оборотный транспортный документ, держатель вправе передать права, закрепленные в этом документе, путем передачи этого документа другому лицу,

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

b) ii) если выдается документ на предъявителя или документ с бланковым индоссаментом, без индоссамента или,

c) iii) если документ выдается приказу поименованной стороны и передача осуществляется между первым держателем и такой поименованной стороной, без индоссамента²⁰¹.

~~2. 12.1.2~~ Если выдается оборотная электронная запись, ее держатель вправе передать права, закрепленные в этой электронной записи, независимо от того, выдана ли она приказу или приказу поименованной стороны, на основе передачи электронной записи в соответствии с регламентом, упомянутым в статье ~~6 2.4~~²⁰².

Статья 60.

~~1. 12.2.1~~ Без ущерба для положений статьи ~~57 41.5~~ любой держатель, не являющийся грузоотправителем по договору и не пользующийся какими-либо правами в соответствии с договором перевозки, не несет никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем²⁰³.

~~2. 12.2.2~~ Любой держатель, который не является грузоотправителем по договору и не пользуется правами в соответствии с договором перевозки, принимает на себя [обязательства в соответствии с договором перевозки в той степени, в какой такие обязательства включены в оборотный транспортный

время статья 58) попытку избежать создания впечатления о том, будто бы устанавливаются какие-либо ограничения свободы сторон отходить от положений статьи 11 (в настоящее время глава 11). Кроме того, как представляется, абсолютно ясно, что последнее предложение подпункта 11.6 (в настоящее время статья 58) должно применяться только в том случае, если выдается оборотный документ или электронная запись. Поэтому данный случай упомянут в пересмотренном тексте наряду с предложенным указанием на соглашения, включаемые путем ссылки.

²⁰¹ Как отмечается в пункте 133 документа A/CN.9/526, в Рабочей группе была выражена решительная поддержка сохранению текста подпункта 12.1.1 (в настоящее время статья 59(1)) в его нынешней редакции с целью содействия унификации и учета использования оборотных электронных записей. Обеспокоенность, упомянутая в пункте 132 документа A/CN.9/526, относительно режима именных оборотных документов согласно некоторым национальным законам была принята к сведению.

²⁰² Как отмечается в пункте 134 документа A/CN.9/526, Рабочая группа приняла к сведению, что подпункт 12.1.2 (в настоящее время пункт 2) будет обсужден на более позднем этапе совместно с другими положениями проекта документа, касающимися электронных записей.

²⁰³ Как отмечается в пункте 136 документа A/CN.9/526, определенную поддержку в Рабочей группе получила точка зрения о том, что концепция, закрепляемая в подпункте 12.2.1 (в настоящее время пункт 1), является малозначимой. Тем не менее, как представляется, это заключение не получило достаточной поддержки в Рабочей группе.

документ или оборотную электронную запись или подтверждаются в них] [обязательства, возлагаемые на распоряжающуюся сторону в соответствии с главой 11, и обязательства, возлагаемые на грузоотправителя по договору в отношении оплаты фрахта, мертвого фрахта, демареджа и компенсации за задержание в той степени, в какой такие обязательства включены в оборотный транспортный документ или в оборотную электронную запись]²⁰⁴.

3. 12.2.3 Любой держатель, который не является грузоотправителем по договору и который

a) ~~ii)~~ в соответствии со статьей 4 2.2 договаривается с перевозчиком заменить оборотный транспортный документ оборотной электронной записью или заменить оборотную электронную запись оборотным транспортным документом или

b) ~~iii)~~ в соответствии со статьей 59 12.1 передает свои права, не пользуется какими-либо правами в соответствии с договором перевозки для целей ~~статей~~ пунктов 1 12.2.1 и 2 12.2.2²⁰⁵.

Статья 61.

[12.3 Передача прав по договору перевозки, в соответствии с которым не выдается оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи, производится в соответствии с положениями ~~о передаче прав национального законодательства, касающегося договора перевозки~~ применимого права. Такая передача прав может производиться с помощью средств электронной связи. Передача права распоряжаться грузом не может быть полностью произведена без уведомления о такой передаче перевозчика [стороной, передающей право, или стороной, которой передается право]]²⁰⁶.

²⁰⁴ Как отмечается в пункте 140 документа A/CN.9/526, Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный подпункт 12.2.2 (в настоящее время пункт 2) с должным учетом выраженных мнений. Тем не менее мнения, изложенные в предшествующих пунктах 137–139, были весьма различными. Сторонники пересмотра текста высказали просьбу о том, чтобы в тексте этого подпункта оговаривались те виды ответственности, которые держатель, осуществивший какое-либо право согласно договору перевозки, будет принимать на себя в соответствии с этим договором. Несмотря на то, что против такой детализации были высказаны возражения, была предпринята попытка пересмотреть текст. Следует отметить, что существует соответствующий вид ответственности, который, возможно, следует рассмотреть: ответственность в отношении утраты, повреждения или вреда, возникших из-за груза (но исключая в любом случае ответственность за нарушение обязательств грузоотправителя по договору в соответствии с пунктом 7.1 (в настоящее время статья 25)).

²⁰⁵ Как отмечается в пункте 141 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание пункта 12.2.3 (в настоящее время пункт 3) в целом приемлемым.

²⁰⁶ Как отмечается в пункте 142 документа A/CN.9/526, была выражена обеспокоенность в связи с коллизией, которая может возникнуть между пунктом 12.3 (в настоящее время статья 61) и нормами национального права в тех странах, где уведомление о передаче прав должно направляться только лицом, осуществляющим передачу, а не этим лицом и лицом, которому право передается. Были выдвинуты альтернативные предложения, упомянутые в пункте 142 документа A/CN.9/526, однако первое предложение, предусматривавшее добавление в конце заключительного предложения ссылки на национальное право, применимое в отношении договора перевозки, может противоречить выдвинутому впоследствии предложению, которое упоминается в пункте 143 документа A/CN.9/526, сделать общую ссылку в первом

Статья 62.

~~[12.4~~ Если передача прав по договору перевозки, в соответствии с которым не выдается оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи, предусматривает переход обязательств, которые связаны с передаваемым правом или вытекают из такого права, сторона, передающая право, ~~и сторона, которой передается право, несут солидарную ответственность по таким обязательствам~~ не освобождается от ответственности за исключением случаев, когда получено согласие перевозчика.²⁰⁷

ГЛАВА 13. ПРАВО ПРЕДЪЯВЛЯТЬ ИСКИСтатья 63Вариант А²⁰⁸

~~13.1~~ Без ущерба для статей 64 ~~13.2~~ и 65 ~~13.3~~ права в соответствии с договором перевозки могут быть заявлены против перевозчика и исполняющей стороны только:

предложении на "применимое право", а не на положения "применимого национального права", с тем чтобы избежать потенциально возможной сложной коллизии норм права. Таким образом, альтернативное предложение исключить заключительную формулировку "стороной, передающей право, или стороной, которой передается право" оказалось предпочтительным, и эти слова были заключены в квадратные скобки. Кроме того, предложение включить ссылку на применимое право в первое предложение было принято, и вся статья, как это и предлагалось, была заключена в квадратные скобки.

²⁰⁷ Как отмечается в пункте 148 документа A/CN.9/526, в свете обсуждений проекта статьи 12 (в настоящее время глава 12), и в частности пункта 12.4 (в настоящее время статья 62), Рабочая группа просила Секретариат подготовить и заключить в квадратные скобки пересмотренный проект пункта 12.4 (в настоящее время статья 62) с должным учетом выраженных мнений. Соответствующее предложение, упомянутое в пункте 147 документа A/CN.9/526, состояло в том, что ответственность стороны, передающей право, и стороны, которой передается право, отнодь не обязательно должна быть солидарной. В качестве альтернативного варианта было высказано мнение о том, что сторону, передающую право, не следует освобождать от ответственности до получения согласия перевозчика. Кроме того, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий альтернативный текст для замены статей 61 и 62:

"Статья 61 бис.

1. Если не выдается оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи, передача прав по договору перевозки производится в соответствии с положениями законодательства, регулирующего договор о передаче таких прав, или, если права передаются не по договору, а иным способом, в соответствии с законодательством, регулирующим такую передачу. [Тем не менее возможность передачи прав, которые предполагается передать, определяется в соответствии с законодательством, применимым в отношении договора перевозки.]
2. Независимо от законодательства, применимого в соответствии с пунктом 1, передача может производиться электронными средствами, и уведомление о передаче, для того чтобы она была действительной, должно быть дано перевозчику [либо стороной, передающей право, либо стороной, которой передается право].
3. Если передача затрагивает обязательства, которые связаны с передаваемым правом или вытекают из такого права, сторона, передающая право, и сторона, которой передается право, несут солидарную ответственность по таким обязательствам".

²⁰⁸ Вариант А статьи 63 основан на первоначальном тексте проекта документа.

- a) ~~ii)~~ грузоотправителем по договору,
- b) ~~iii)~~ грузополучателем,
- c) ~~iiii)~~ любой третьей стороной, которой грузоотправитель по договору или грузополучатель ~~уступил~~ передал ²⁰⁹ свои права,

в зависимости от того, какая из вышеупомянутых сторон понесла ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки,

d) ~~iv)~~ любой третьей стороной, которая приобрела права в соответствии с договором перевозки в результате суброгации в силу применимого национального законодательства, например страховщиком.

В случае любого перехода прав на предъявление исков в результате уступки или суброгации, как это указано выше, перевозчик и исполняющая сторона вправе воспользоваться всеми возражениями и ограничениями ответственности, которыми они располагают в отношении такой третьей стороны в соответствии с договором перевозки и в соответствии с настоящим документом²¹⁰.

Вариант В

Любое право в соответствии или в связи с договором перевозки может быть заявлено любым лицом, имеющим законный интерес в исполнении любого обязательства, возникающего в соответствии или в связи с таким договором, если это лицо понесло ущерб в результате утраты или повреждения²¹¹.

Статья 64.

~~13.2~~ В том случае, если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, держатель вправе заявить права в соответствии с договором перевозки против перевозчика или исполняющей стороны, ~~при этом он не обязан доказать, что он сам независимо от того, понес ли он ущерб в результате утраты или повреждения. Если такой держатель сам не понес ущерб в результате утраты или повреждения, считается, что он действует от имени страны, которая понесла ущерб в результате такой утраты или повреждения~~²¹².

²⁰⁹ Это изменение предлагается для того, чтобы привести формулировку, используемую в данной статье, в соответствие с формулировками в других положениях этой главы.

²¹⁰ Как отмечается в пункте 157 документа A/CN.9/526, хотя широкая поддержка была выражена исключению пункта 13.1 (в настоящее время статья 63), Рабочая группа постановила отложить принятие решения по пункту 13.1 (в настоящее время статья 63) до того момента, пока она не завершит рассмотрение проектов статей и не обсудит более подробно сферу применения проекта документа.

²¹¹ Как отмечается в пункте 157 документа A/CN.9/526, к Секретариату была обращена просьба подготовить альтернативную формулировку в форме общего заявления, признающего право любого лица, обладающего законным интересом в договоре перевозки, осуществлять право предъявить иск в тех случаях, когда этому лицу причинены убытки или ущерб. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, охватывает ли данная формулировка соответствующим образом ситуацию экспедиционного агентства.

²¹² Хотя, как представляется, Секретариату не было высказано никаких просьб в отношении пункта 13.2 (в настоящее время статья 64) (см. пункты 160 и 161 документа A/CN.9/526), с редакционной точки зрения использованную формулировку можно усовершенствовать, как это предлагается. Кроме того, возникают сомнения относительно необходимости последнего

Статья 65.

~~13.3~~ В том случае, если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись и истцом выступает ~~одно из лиц, упомянутых в статье 13.1, которое не является~~ не держатель, такой истец, в дополнение к бремени доказывания того, что ему нанесен ущерб в результате утраты или повреждения вследствие нарушения договора перевозки, обязан доказать, что держатель не понес ущерб в результате ~~такой~~ утраты или повреждения, в отношении которой предъявляется иск²¹³.

ГЛАВА 14. СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИСтатья 66.

14.1

Вариант А²¹⁴

Перевозчик освобождается от любой ответственности в отношении груза, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение [одного] года. Грузоотправитель по договору освобождается от любой ответственности в соответствии с главой 7 настоящего документа, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение [одного] года²¹⁵.

предложения. Если право держателя фактически признается независимо от того, понес ли такой держатель ущерб в результате утраты или повреждения, взаимоотношения между держателем и лицом, которое понесло ущерб в результате утраты или повреждения, выходят за рамки сферы действия проекта документа.

²¹³ Как следует из результатов обсуждения этого положения, отраженного в пункте 162 документа A/CN.9/526, к Секретариату не поступало никаких просьб относительно подготовки нового проекта. Тем не менее предлагается внести ряд указанных выше редакционных изменений.

²¹⁴ Вариант А статьи 66 основан на первоначальном тексте проекта документа.

²¹⁵ Как отмечается в пункте 169 документа A/CN.9/526, Рабочая группа просила Секретариат заключить слово "одного" в квадратные скобки и подготовить пересмотренный вариант пункта 14.1 (в настоящее время статья 66) с должным учетом высказанных мнений. В пункте 166 документа A/CN.9/526 отмечается, что был задан вопрос о причинах установления срока исковой давности для грузоотправителей по договору только применительно к их ответственности согласно статье 7 (в настоящее время глава 7) проекта документа и неупоминания также об ответственности грузоотправителей по договору в соответствии с другими статьями, например статьей 9 (в настоящее время глава 9). Было высказано также мнение о том, что в сферу действия пункта 14.1 (в настоящее время статья 66) должны быть включены все стороны, которые могут нести ответственность согласно договору перевозки. Можно предположить, что, хотя не все виды ответственности, вытекающие из договора перевозки, регулируются в проекте документа, например ответственность перевозчика за несдачу груза, было бы целесообразно, чтобы статья 14 (в настоящее время глава 14) применялась в отношении всех видов ответственности, регулируемых в проекте документа.

Упомянутое в пункте 166 документа A/CN.9/526 предложение просто указать, что предъявление любого иска согласно проекту документа не будет допускаться (или любое право будет утрачиваться) может оказаться приемлемым решением.

Кроме того, как отмечается в пункте 167 документа A/CN.9/526, был поднят вопрос о том, происходит ли в результате течения времени утрата права или же это препятствует предъявлению иска. Течение времени приводит к утрате права в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами (статья 3(6)), КМЖП-МГК (статья 47), Варшавской конвенцией

Вариант В

Все [права] [иски], касающиеся перевозки груза в соответствии с настоящим документом, утрачивают исковую силу [погашаются сроками], если судебное или арбитражное разбирательство не возбуждено в течение [одного] года.

Статья 67.

~~14.2~~ Срок, упомянутый в статье ~~66~~ ~~14.1~~, начинается в день, когда перевозчик завершает сдачу грузополучателю соответствующего груза в соответствии со статьей ~~7(3) или 7(4)~~ ~~4.1.3 или 4.1.4~~, или, в тех случаях, когда груз не был сдан, – в последний день, когда груз должен был быть сдан. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок²¹⁶.

Статья 68.

~~14.3~~ Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного

(статья 29) и, возможно, КДПГ (статья 32). Оно исключает возможность предъявления иска в соответствии с Гамбургскими правилами (статья 20), Конвенцией о смешанных перевозках 1980 года (статья 25), КПГВ (статья 24) и Монреальской конвенцией (статья 35). В настоящее время представляется желательным рассмотреть оба альтернативных варианта. Поэтому в варианте В предлагается альтернативный текст.

²¹⁶ Как отмечается в пункте 174 документа A/CN.9/526, Рабочая группа просила Секретариат сохранить текст пункта 14.2 (в настоящее время статья 67) и подготовить, возможно, альтернативные варианты, отражающие высказанные мнения.

Как отмечается в пункте 170 документа A/CN.9/526, было высказано мнение о том, что, поскольку день сдачи груза, "предусматриваемый в договоре перевозки", может представлять собой намного более раннюю дату, чем день фактической сдачи, день фактической сдачи груза представляется более предпочтительной датой. Тем не менее было выражено беспокойство в связи с тем, что сдача груза может быть в одностороннем порядке отсрочена грузополучателем. В тексте содержится ссылка на день, "когда перевозчик завершает сдачу", что соответствует дню фактической сдачи. С учетом формулировки, содержащейся в подпункте 4.1.1 (в настоящее время статья 7(1)), для обеспечения согласованности можно было бы добавить слово "грузополучателю".

Кроме того, как отмечается в пункте 171 документа A/CN.9/526, была выражена обеспокоенность в связи с выбором "последнего дня", когда груз должен быть сдан, в качестве даты начала течения срока исковой давности в тех случаях, когда груз сдан не был. Может оказаться довольно трудно найти альтернативный вариант для данной формулировки, и в любом случае, если груз не был сдан, то "последний день" установить еще труднее. Эти слова предлагается исключить.

Как отмечается в пункте 172 документа A/CN.9/526, было также выражено беспокойство в связи с тем, что истец может ожидать конца срока исковой давности для заявления своего требования, что может послужить препятствием для предъявления ему встречного иска по причине истечения срока давности. Возможное решение этой проблемы могло бы состоять во включении встречных исков в число оснований, предусмотренных в подпункте 14.4(b)(ii) (в настоящее время статья 69(b)(ii)), как это отмечается в пункте 172, или же в разработке отдельного пункта проекта документа. См. ниже альтернативный текст пункта 14.5 (в настоящее время статья 71).

Было высказано также упомянутое в пункте 173 документа A/CN.9/526 мнение о том, что применительно к искам в отношении грузоотправителя по договору следует установить иной день начала течения срока давности, чем применительно к искам в отношении перевозчика. Такое решение, как представляется, необоснованно усложнит текст.

заявителю требования. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений²¹⁷.

Статья 69.

14.4 Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным в соответствии с настоящим документом, даже по истечении срока исковой давности, упомянутого в статье ~~66 14.1~~, если иск о возмещении предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах

a) срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство; или

b) вариант А²¹⁸

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

i) оплатило требование, либо

ii) получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Вариант В

90 дней, начиная со дня, когда либо

i) лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование; либо

ii) в отношении лица, предъявляющего иск о возмещении, вынесено окончательное судебное решение, не подлежащее обжалованию²¹⁹.

Статья 70.

14.4 бие Встречный иск лица, несущего ответственность в соответствии с настоящим документом, может быть предъявлен даже после истечения срока исковой давности, упомянутого в статье ~~66 14.1~~ при условии, что он предъявляется в течение 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее

²¹⁷ Как отмечается в пункте 175 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание пункта 14.3 (в настоящее время статья 68) в целом приемлемым.

²¹⁸ Вариант А статьи 69 основан на первоначальном тексте проекта документа.

²¹⁹ Как отмечается в пункте 178 документа A/CN.9/526, Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект пункта 14.4 (в настоящее время статья 69) с должным учетом высказанных мнений.

В пункте 176 документа A/CN.9/526 отмечается, что в некоторых странах системы гражданского права возбудить иск о возмещении невозможно до вынесения окончательного решения по соответствующему делу, и было высказано мнение о том, что срок в 90 дней должен быть скорректирован таким образом, чтобы началом его течения была дата вступления в силу судебного решения. Была предложена альтернативная формулировка, согласно которой течение срока в 90 дней должно начинаться со дня, когда судебное решение в отношении лица, против которого заявляются регрессные требования, становится окончательным и не подлежащим обжалованию. Эти предложения отражены в варианте В.

встречный иск, получило повестку о возбуждении процесса против него самого²²⁰.

Статья 71.

[14.5 Если зарегистрированный владелец судна опровергает презумпцию того, что он является перевозчиком в соответствии со статьей ~~36(3)~~ 8.4.2, иск фрахтователю по бербоут-чартеру может быть предъявлен даже после истечения срока исковой давности, упомянутого в статье ~~66~~ 14.1, если такой иск предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах

а) срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство; или

б) 90 дней, начиная со дня, когда зарегистрированный владелец

[i] доказывает, что судно было зафрахтовано на условиях бербоут-чартера в момент перевозки и]

[ii] надлежащим образом идентифицирует фрахтователя по бербоут-чартеру.]²²¹

²²⁰ В пункте 177 документа A/CN.9/526 отмечается, что необходимо разработать положение в отношении встречных исков либо в соответствии с подпунктом 14.4(b)(ii) (в настоящее время статья 69(b)(ii)), либо в отдельном подпункте, однако этот вопрос должен решаться в порядке, аналогичном подпункту 14.4(b)(ii) (в настоящее время статья 69(b)(ii)). В пункте 14.4 бис (в настоящее время статья 70) такое положение представлено в качестве отдельной статьи.

²²¹ Как отмечается в пункте 182 документа A/CN.9/526, Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект пункта 14.5 (в настоящее время статья 71) с должным учетом высказанных мнений. Было также указано, что Рабочая группа просила Секретариат сохранить подпункт 8.4.2 (в настоящее время статья 36(3)) в квадратных скобках и что поэтому она просила Секретариат сохранить пункт 14.5 (в настоящее время статья 71) в квадратных скобках с учетом того факта, что судьба этого последнего положения связана с решением вопроса о пункте 8.4.2.

В пункте 179 документа A/CN.9/526 было указано на связь между пунктом 14.5 (в настоящее время статья 71) и подпунктом 8.4.2 (в настоящее время статья 36(3)), и квадратные скобки, в которые был заключен пункт 14.5 (в настоящее время статья 71), были сохранены.

Как указывается в пункте 180 документа A/CN.9/526, были выражены сомнения в том, что срок в 90 дней будет сколь-либо полезным, если заинтересованные в грузе истцы будут сталкиваться с проблемами при установлении личности перевозчика. Эта проблема, как представляется, решается в существующей формулировке подпункта 14.5(b)(ii) (в настоящее время пункт (b)(ii)).

Было также высказано мнение о том, что подпункты (i) и (ii) подпункта 14.5(b) (в настоящее время пункт (b)) следует свести воедино, поскольку подпункт (ii) может быть сочтен устанавливающим условие, достаточно жесткое для того, чтобы охватить подпункт (i).

В связи с этим предлагается пересмотренный текст.

ГЛАВА 15. ЮРИСДИКЦИЯ²²²

Вариант А

Статья 72.

В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза в соответствии с настоящим документом, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законодательством государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

a) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или

[b) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или]²²³

c) место получения или место сдачи груза, или

d) любое дополнительное место, указанное с этой целью в транспортном документе или электронной записи.

Статья 73.

Несмотря на положения статьи 72, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в Договариваемом государстве, где перевозившее груз судно [или любое из перевозивших груз судов] или любое другое судно, принадлежащее перевозчику, может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства и международного права.

Статья 74.

Никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящего документа, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в статье 72 или 73. Положения настоящей статьи не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

²²² Как отмечается в пункте 159 документа A/CN.9/526, Рабочая группа просила Секретариат подготовить проект положения по вопросам юрисдикции и арбитража с возможными вариантами, отражающими различные мнения и предложения, высказанные в ходе обсуждения.

Было подготовлено два альтернативных варианта положений по вопросам юрисдикции и арбитража, которые основаны на статьях 21 и 22 Гамбургских правил с необходимыми редакционными изменениями. В варианте А глав 15 и 16 в полном объеме воспроизводятся положения Гамбургских правил, в то время как в варианте В глав 15 и 16 опущены те пункты, которые должны быть исключены по мнению Международного подкомитета ММК по унификации права в области международных перевозок (см. MI Yearbook 1999, p. 113 и более подробно CMI Yearbook 1997, p. 350–356).

²²³ См. выше сноску 30.

Статья 75.

1. В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии со статьей 72 или 73, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство.
2. Для целей настоящей главы принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не считается предъявлением нового иска.
3. Для целей настоящей главы перенос иска в другой суд в пределах той же страны или в суд в другой стране в соответствии со статьей 73 не считается предъявлением нового иска.

Статья 75 бис.

Несмотря на положения предыдущих статей настоящей главы, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место, где лицо, заявляющее требование, может предъявить иск.

Вариант В

Статья 72.

В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза в соответствии с настоящим документом, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законодательством государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- a) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или
- b) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или]²²⁴
- c) место получения или место сдачи груза, или
- d) любое дополнительное место, указанное с этой целью в транспортном документе или электронной записи.

Статья 73.

Несмотря на положения статьи 72, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в Договариваемом государстве, где перевозившее груз судно [или любое из перевозивших груз судов] или любое другое судно, принадлежащее перевозчику, может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства и международного права.

²²⁴ См. выше сноску 30.

Статья 74.

Никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящего документа, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в статье 72 или 73. Положения настоящей статьи не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

Статья 75.

Несмотря на положения предыдущих статей настоящей главы, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место, где лицо, заявляющее требование, может предъявить иск.

ГЛАВА 16. АРБИТРАЖНОЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВО²²⁵Вариант АСтатья 76.

При условии соблюдения положений настоящей главы стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки, на который распространяется настоящий документ, подлежит передаче в арбитраж.

Статья 77.

Если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, арбитражная оговорка или соглашение должны содержаться в таком документе или записи или должны быть прямо включены в них путем ссылки. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в оборотном транспортном документе или оборотной электронной записи, выданных согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот оборотный транспортный документ или оборотную электронную запись.

Статья 78.

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

- a) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:
- i) основное коммерческое предприятие ответчика, или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или

²²⁵ См. выше сноску 222. В варианте А главы 16 воспроизводятся в полном объеме положения Гамбургских правил, а в варианте В главы 16 опущены пункты, которые следует исключить по мнению Международного подкомитета ММК по унификации права в области морских перевозок.

[ii] место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор, или]²²⁶

iii) место, где перевозчик или исполняющая сторона получает груз для перевозки или место сдачи груза, или

b) любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.

Статья 79.

Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящего документа.

Статья 80.

Положения статей 77 и 78 считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, не совместимые с этими положениями, является ничтожным.

Статья 80 бис.

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

Вариант В

Статья 76.

При условии соблюдения положений настоящей главы стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки, на который распространяется настоящий документ, подлежит передаче в арбитраж.

Статья 77.

Если выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, арбитражная оговорка или соглашение должны содержаться в таком документе или записи или должны быть прямо включены в них путем ссылки. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в оборотном транспортном документе или оборотной электронной записи, выданных согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот оборотный транспортный документ или оборотную электронную запись²²⁷.

²²⁶ См. выше сноску 30.

²²⁷ Измененный текст статьи 73 положения об арбитраже в варианте В не является воспроизведением статьи 22.2 Гамбургских правил, поскольку было сочтено, что статья 22.2 Гамбургских правил является чрезмерно конкретной.

Статья 78.²²⁸Статья 79.

Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящего документа.

Статья 80.

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

ГЛАВА 17. 15- ОБЩАЯ АВАРИЯСтатья 81.

~~15.1~~ Ничто в настоящем документе не препятствует применению положений договора перевозки или национального законодательства, касающихся распределения убытков по общей аварии²²⁹.

Статья 82.

~~1. 15.2~~ [За исключением положения о сроке исковой давности,] положения настоящего документа, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии, и обязанность перевозчика компенсировать грузополучателю оплату им такого взноса или расходов по спасанию.

2. Все [иски] [права] в отношении уплаты взноса по общей аварии [погашаются сроками] [утрачивают исковую силу], если судебное или арбитражное разбирательство не возбуждено в течение [одного года] с даты составления акта об общей аварии²³⁰.

²²⁸ Для того чтобы вариант В точно отражал результаты обсуждений в Международном подкомитете ММК по унификации права в области морских перевозок, этот пункт был опущен. ММК не было принято какого-либо решения в отношении надлежащей замены этого пункта. (См. CMI Yearbook 1999, p. 113 и более подробно CMI Yearbook 1997, p. 350-356.)

²²⁹ Как отмечается в пункте 186 документа A/CN.9/526, сохранение практики включения Йорк–Антверпенских правил об общей аварии в договоры перевозки получило широкую поддержку в Рабочей группе. Содержание пункта 15.1 (в настоящее время статья 81) было сочтено в целом приемлемым.

²³⁰ Как отмечается в пункте 188 документа A/CN.9/526, было предложено более четко указать, что положения проекта документа о сроке исковой давности не применяются к общей аварии. Поскольку в пункте 15.2 (в настоящее время пункт 1) указывается, что положения об ответственности перевозчика определяют, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии, и ответственность перевозчика, ссылка на положения о сроке исковой давности порождает путаницу. Эту ссылку предлагается исключить. Это будет иметь особое значение, если будет добавлено конкретное положение об исковой давности. Как далее предлагается в пункте 188 документа A/CN.9/526, можно подготовить отдельное положение о сроке исковой давности применительно к расчету взносов по общей аварии, например предусмотреть, что течение срока исковой давности применительно к общей аварии начинается с момента составления акта об общей аварии. Соответствующий текст

ГЛАВА 18. 46. ДРУГИЕ КОНВЕНЦИИ

Статья 83.

~~16.1 бис.~~ С учетом положений статьи 86 ~~16.2~~, ничто в настоящем документе не препятствует Договаривающимся государствам применять какой-либо другой международный документ, который уже действует на дату настоящего документа и который применяется императивным образом к договорам перевозки груза главным образом неморским транспортом²³¹.

Статья 84.

~~16.2 бис.~~ В отношениях между участниками настоящего документа его положения имеют преобладающую силу по сравнению с теми положениями более раннего договора, участниками которого они могут являться, [которые не совместимы с положениями настоящего документа]²³².

Статья 85.

~~16.1~~ Настоящий документ не меняет прав и обязанностей перевозчика или исполняющей стороны, предусмотренных в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности в отношении эксплуатации [~~морских~~]²³³ судов.

был подготовлен и добавлен в конце пункта 15.2 (в настоящее время пункт 2). Такое положение, вероятно, должно охватывать как требования в отношении взносов, так и требования в отношении возмещения.

В пункте 189 документа A/CN.9/526 отмечается, что был задан вопрос о том, следует ли включить ответственность за убытки, причиненные задержкой и контрсталийным простоем, в пункт 15.2 (в настоящее время пункт 1). В связи с этим, как представляется, Рабочая группа не приняла никакого решения.

²³¹ Как отмечалось ранее в связи с подпунктом 4.2.1 (в настоящее время статья 8) и обсуждениями, касающимися взаимосвязи проекта документа с другими транспортными конвенциями и внутренним законодательством (см. сноску 42 выше), Секретариату было также поручено в пунктах 247 и 250 документа A/CN.9/526 подготовить положение о коллизии конвенций для возможного включения в статью 16 (в настоящее время глава 18). Ожидается, что это не окажет отрицательного воздействия на предложение, упоминаемое в последующей сноске, а, напротив, будет дополнять это предложение. Формулировка этого нового пункта 16.1 бис (в настоящее время статья 83) взята из статьи 25(5) Гамбургских правил.

²³² Упомянутое в пункте 196 документа A/CN.9/526 мнение о том, что было бы полезно, если бы в пункт 16.1 (в настоящее время статья 85) была добавлена формулировка, указывающая, что проект документа будет иметь преимущественную силу по сравнению с другими транспортными конвенциями, кроме как в отношении государств, не являющихся участниками документа, соответствует положениям статьи 30(4) Венской конвенции. Вместе с тем такое новое положение, как представляется, следует добавить в отдельном пункте, а не в существующем пункте 16.1 (в настоящее время статья 85), который посвящен иной и более конкретной проблеме и предусматривает решение этой проблемы противоположными средствами. Такое новое положение приводится в качестве пункта 16.2 бис (в настоящее время статья 84).

²³³ Слово "морских" в пункте 16.1 (в настоящее время статья 85) исключено, как это предлагается в пункте 197 документа A/CN.9/526.

Статья 86.

~~16.2~~ На основании положений настоящего документа не возникает ответственности за утрату или повреждение или задержку в сдаче багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо конвенции или национальному законодательству, касающемуся [морской]²³⁴ перевозки пассажиров и багажа.

Статья 87.

~~16.3~~ На основании положений настоящего документа не возникает ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

а) в соответствии ~~либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года 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, либо в соответствии с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года 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 о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, от 12 сентября 1997 года, или Конвенцией о дополнительном возмещении за ядерный ущерб от 12 сентября 1997 года, или~~

б) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции, или Конвенция о дополнительном возмещении за ядерный ущерб²³⁵.

²³⁴ В соответствии с поручением, упомянутым в пункте 199 документа A/CN.9/526, слово "морской" заключено в квадратные скобки.

²³⁵ Как отмечается в пункте 202 документа A/CN.9/526, Рабочая группа просила Секретариат обновить перечень конвенций и документов в пункте 16.3 (в настоящее время статья 87) и подготовить пересмотренный проект пункта 16.3 (в настоящее время статья 87) с должным учетом высказанных мнений.

Как отмечается в пункте 200 документа A/CN.9/526, было указано, что перечень конвенций в пункте 16.3 (в настоящее время статья 87) является неполным, и была сделана ссылка на Протокол 1997 года о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 года.

В пункте 201 документа A/CN.9/526 отмечается, что было высказано предположение о том, что в дополнение к перечисленным в пункте 16.3 (в настоящее время статья 87) могут быть указаны и другие конвенции, касающиеся вопросов ответственности, например в связи с загрязнением и несчастными случаями. Тем не менее в связи с этим были высказаны определенные сомнения и поэтому предлагается, что упомянутый в последующем пункте 202 документа A/CN.9/526 пересмотр касался только конвенций в области ядерного ущерба.

ГЛАВА 19. 17. [ПРЕДЕЛЫ СВОБОДЫ ДОГОВОРА] [ДОГОВОРНЫЕ УСЛОВИЯ]²³⁶

Статья 88.

1. 17.1 а) Если в настоящем документе не предусмотрено иное, любое договорное условие, которое противоречит положениям настоящего документа, является ничтожным в тех случаях и в той степени, в которых его цель или последствия заключаются прямо или косвенно в исключении, [или] ограничении [, или увеличении] ответственности за нарушение какого-либо обязательства перевозчика, исполняющей стороны, грузоотправителя по договору, распоряжающейся стороны или грузополучателя в соответствии с положениями настоящего документа²³⁷.

2. б) Несмотря на пункт 1 (а), перевозчик или исполняющая сторона могут увеличить свою ответственность или обязательства в соответствии с настоящим документом²³⁸.

3. в) Любое условие о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза является ничтожным²³⁹.

Статья 89.

17.2 Несмотря на положения глав 4 5 и 5 6 настоящего документа, перевозчик и любая исполняющая сторона могут на основании договора перевозки ~~исключать или уменьшать свою ответственность за утрату или повреждение груза, если~~

²³⁶ Как отмечается в пункте 204 документа A/CN.9/526, было предложено пересмотреть название этого проекта статьи, с тем чтобы более точно отразить содержание этого положения, которое касается не "пределов свободы договора" в целом, а договорных условий, ограничивающих или повышающих уровень ответственности, который лежит на различных сторонах, участвующих в договоре перевозки. Возможным альтернативным вариантом является название статьи 23 Гамбургских правил "Договорные условия". В противном случае название могло бы указывать на обязательный характер положений документа.

²³⁷ Как отмечается в пункте 213 документа A/CN.9/526, Рабочая группа постановила сохранить текст подпункта 17.1(а) (в настоящее время пункт 1) проекта документа, включая слова "или увеличении", в квадратных скобках для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий, возможно на основе одного или нескольких новых предложений. Было указано, как это отмечается в пункте 212 документа A/CN.9/526, что предложение о проекте положения, исключającego "договоры, заключенные в ходе конкурентных переговоров между искушенными сторонами", будет представлено Секретариату до следующей сессии Рабочей группы и что упомянутые в пунктах 205–212 документа A/CN.9/526 моменты, вызвавшие беспокойство, будут учтены при работе над текстом этого предложения.

²³⁸ Как отмечается в пункте 214 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание подпункта 17.1(б) (в настоящее время пункт 2) в целом приемлемым. Было принято решение снять квадратные скобки, в которые заключено это положение.

²³⁹ Как отмечается в пункте 215 документа A/CN.9/526, Рабочая группа сочла содержание подпункта 17.1(с) (в настоящее время пункт 3) в целом приемлемым.

а) исключать или уменьшать свою ответственность, если грузом являются живые животные, за исключением случаев, когда доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или бездействия перевозчика или его служащих или агентов, совершенных вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки, или

б) исключать или уменьшать свою ответственность за утрату или повреждение груза, если характер или состояние груза или же обстоятельства и условия, в которых осуществляется перевозка, таковы, что они являются разумным оправданием для специального соглашения, при условии, что это не затрагивает обычных коммерческих поставок, осуществляемых в рамках обычных перевозок, и не выдается и не предполагается выдавать никакого оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи²⁴⁰.

²⁴⁰ Как отмечается в пункте 217 документа A/CN.9/526, Рабочая группа постановила сохранить содержание подпункта 17.2(a) (в настоящее время пункт (a)) в проекте документа для продолжения обсуждения на одной из будущих сессий. К Секретариату была обращена просьба подготовить альтернативную формулировку, ограничивающую способность перевозчика и исполняющей стороны, перевозящих живых животных, исключать свою ответственность в случае серьезной вины или неправомерного поведения. Кроме того, в пункте 218 документа A/CN.9/526 отмечается, что Рабочая группа сочла содержание подпункта 17(2)(b) (в настоящее время пункт (b)) в целом приемлемым. Для реализации предложения о применении различного подхода в отношении подпунктов 17.2(a) и (b) (в настоящее время пункты (a) и (b)) необходимо изменить вводную формулировку. В отношении живых животных предлагается использовать формулировку, аналогичную формулировке, использованной в отношении утраты права на ограничение ответственности, распространив, однако, это положение на безответственное поведение служащих или агентов.