



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
4 October 2004*

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Четырнадцатая сессия
Вена, 29 ноября – 10 декабря 2004 года

**Транспортное право: подготовка проекта документа
о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов**

**Предварительный пересмотренный проект статей проекта
документа, рассматриваемого в докладе Рабочей группы III
о работе ее тринадцатой сессии (A/CN.9/552)**

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение	1	3
I. Глава 5. Ответственность перевозчика (продолжение)	2–10	3
A. Ответственность исполняющих сторон (проект статьи 15, продолжение)	2	3
B. Задержка (проект статьи 16)	3	4
C. Толкование документа (проект статьи 2 бис)	4	5
D. Исчисление возмещения (проект статьи 17)	5	6
E. Пределы ответственности (проект статьи 18)	6	6
F. Изменение сумм ограничения (проект статьи 18 бис)	7	7
G. Утрата права на ограничение ответственности (проект статьи 19)	8	10
H. Уведомление об утрате, повреждении или задержке (проект статьи 20)	9	11
I. Внедоговорные требования (проект статьи 21)	10	13

* Позднее представление документа является отражением текущей нехватки кадровых ресурсов в Секретариате.



	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
II. Глава 6. Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки	11–13	13
A. Ответственность перевозчика (проект статьи 22)	11	13
B. Отклонение от курса (проект статьи 23)	12	14
C. Палубный груз (проект статьи 24)	13	15
III. Глава 7. Обязательства грузоотправителя по договору	14–22	17
A. Сдача груза, готового к перевозке (проект статьи 25)	14	17
B. Обязательство перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций (проект статьи 26)	15	17
C. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов (проект статьи 27)	16	18
D. Проект статьи 28	17	19
E. Основания ответственности грузоотправителя по договору (проекты статей 29 и 30) и ответственность перевозчика за непредоставление информации и инструкций (проект статьи 13 бис)	18	19
F. Специальные правила в отношении опасных грузов (новый проект статьи 30)	19	21
G. Существенное искажение данных грузоотправителем по договору (проект статьи 29 бис)	20	23
H. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору (проект статьи 31)	21	24
I. Ответственность за субподрядчиков, служащих и агентов (проект статьи 32)	22	24
IV. Глава 9. Фрахт	23	25

Введение

1. В ходе своей тринадцатой сессии Рабочая группа III рассмотрела ряд положений проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, содержащегося в приложении к записке Секретариата (A/CN.9/WG.III/ WP.32). Секретариату было предложено подготовить пересмотренный проект рассмотренных положений на основе результатов обсуждений или выводов Рабочей группы, сделанных в ходе ее тринадцатой сессии и содержащихся в докладе о работе этой сессии (A/CN.9/552). Предварительный пересмотренный проект этих статей приводится в разделах I–IV ниже.

I. Глава 5. Ответственность перевозчика (продолжение)

A. Ответственность исполняющих сторон (проект статьи 15, продолжение)

2. Рабочая группа рассмотрела проекты пунктов 15(5) и (6), как это отмечается в пунктах 10–17 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проектов пунктов 15(5) и (6) гласит следующее:

Статья 15 бис¹

"12. Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон³, их ответственность является солидарной [, при которой каждая такая сторона несет ответственность за возмещение всей суммы такой утраты, повреждения или задержки без ущерба для любого права регрессного иска, который она может предъявить другим несущим

¹ В соответствии с решением, упомянутым в пункте 17 документа A/CN.9/552, проекты пунктов 5 и 6 были выделены из проекта статьи 15 в отдельное положение и в настоящее время они включены в проект статьи 15 бис.

² Нумерация этого положения (ранее проект пункта 15(6) (в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32)) была изменена на проект пункта 15(5) (см. пункт 12 в документе A/CN.9/WG.III/ WP.36), а теперь изменена на проект пункта 15 бис (1).

³ В документе A/CN.9/WG.III/ WP.36 в сноске 82 было отмечено, что сферу применения этого пункта необходимо ограничить морскими исполняющими сторонами. Поскольку в настоящее время этот проект пункта выделен в отдельный проект статьи, для достижения большей ясности формулировка "Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут несколько морских исполняющих сторон", которая содержится в документе A/CN.9/WG.III/ WP.36, была заменена формулировкой "Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон". Рабочая группа, возможно, пожелает также обсудить вопрос о том, снимает ли это разъяснение вызывающие беспокойство вопросы, которые были подняты в пункте 14 документа A/CN.9/552, за исключением вопроса о взаимном зачете, который рассматривается в проекте пункта 15 бис (3) ниже.

ответственность сторонам,]⁴ но только в пределах, предусмотренных в статьях 16, 24 и 18.

2⁵. Без ущерба для положений статьи 19 совокупная ответственность всех таких лиц не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящим документом⁶.

[3. В тех случаях, когда предъявленное истцом требование к неморской исполняющей стороне в отношении возмещения утраты, повреждения или задержки в сдаче груза удовлетворяется, сумма, полученная истцом, зачитывается против любого последующего требования в отношении возмещения утраты, повреждения или задержки, которое истец предъявляет к перевозчику или морской исполняющей стороне.]⁷"

В. Задержка (проект статьи 16)

3. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 16, как это отмечается в пунктах 18–31 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 16 гласит следующее:

"Статья 16. Задержка

"1. Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения срока, прямо определенного соглашением⁸, или при отсутствии такого соглашения – до истечения срока, который было бы разумно требовать от заботливого

⁴ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 12 и 17 документа A/CN.9/552, формулировка, заключенная в квадратные скобки, добавлена с целью разъяснить значение термина "солидарная ответственность". Однако Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть использование термина "солидарная ответственность" в многочисленных международных документах, включая: пункт 10(4) Гамбургских правил; пункт 27(4) Унифицированных правил, касающихся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом, с поправками, внесенными в соответствии с Протоколом об изменении 1999 года (КМЖП–МГК 1999); пункт 4(5) Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года (КПГВ); пункт 30(3) Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, с поправками, внесенными в соответствии с протоколами, подписанными в 1955 и 1975 годах ("Варшавская конвенция"); и пункт 36(3) Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, Монреаль, 1999 год ("Монреальская конвенция").

⁵ Нумерация этого положения (ранее проект пункта 15(7) (в документе A/CN.9/WG.III/WP.32)) была изменена на проект пункта 15(6) (см. пункт 12 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36), а теперь изменена на проект пункта 15 бис (2).

⁶ Как отмечается в пунктах 13 и 17 документа A/CN.9/552, общий принцип в отношении совокупных требований, закрепленный в пункте 6 (теперь пункт 15 бис (2)), был сочтен уместным.

⁷ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 14 и 17 документа A/CN.9/552, был подготовлен пересмотренный проект в ожидании дальнейшего обсуждения относительно разработки унифицированного правила по вопросу о взаимном зачете или передачи этого вопроса в сферу внутреннего права. См. также сноску 3 выше.

⁸ Как отмечается в пункте 20 документа A/CN.9/552, слова "срок, прямо определенный соглашением", используемые в статье 5(2) Гамбургских правил, возможно, являются более точными, чем слова "прямо согласованный срок".

перевозчика с учетом условий договора, особенностей вида транспорта и конкретных обстоятельств рейса⁹.

2. [Если не согласовано иное,]¹⁰ Если задержка в сдаче приводит к [косвенному]¹¹ ущербу, который не является результатом утраты или повреждения перевозимого груза и, следовательно, не охватывается статьей 17, сумма, подлежащая выплате в качестве возмещения за такой ущерб, ограничивается суммой, эквивалентной сумме [в один раз]¹² кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз. Общая сумма, подлежащая уплате в соответствии с настоящим положением и статьей 18(1), не превышает предела, который был установлен согласно статье 18(1) в отношении полной утраты соответствующего груза".

С. Толкование документа (проект статьи 2 бис)

4. Как отмечается в пункте 31 документа A/CN.9/552, Рабочая группа постановила, что для содействия обеспечению единообразия при толковании проекта документа следует включить положение, аналогичное пункту 7(1) Конвенции Организации Объединенных Наций о купле-продаже. Такое положение, возможно, целесообразно включить в главу 1 "Общие положения" проекта документа, на предварительной основе присвоить статье номер 2 бис и сформулировать следующие образом:

"Статья 2 бис. Толкование документа

При толковании настоящего документа надлежит учитывать его международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в его применении и соблюдению добросовестности в международной торговле".

⁹ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 22 и 24 документа A/CN.9/552, перевозчик должен нести ответственность за задержку в сдаче на основании вины, а субсидиарная норма в конце этого пункта была сохранена без квадратных скобок.

¹⁰ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 28 и 31 документа A/CN.9/552, в начале пункта 2 были включены слова "[Если не согласовано иное]", однако рассмотрение этого вопроса необходимо продолжить в контексте проекта статьи 19 и главы 19.

¹¹ В соответствии с предложением, содержащимся в пункте 25 документа A/CN.9/552, предлагается разъяснение формулировки, касающейся косвенного ущерба. Рабочая группа, возможно, пожелает также рассмотреть следующий альтернативный вариант первого предложения проекта пункта 16(2):

"Возмещение за физическую утрату или повреждение груза, вызванные задержкой, исчисляется в соответствии со статьей 17 и, если не согласовано иное, возмещение экономического ущерба, вызванного задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной сумме [в один раз] кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз".

¹² В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 26, 27 и 31 документа A/CN.9/552, в пункт 2 для продолжения обсуждений на одной из будущих сессий были включены слова "[в один раз] кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз".

D. Исчисление возмещения (проект статьи 17)

5. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 17, как это отмечается в пунктах 32–37 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 17 гласит следующее:

"Статья 17. Исчисление возмещения

1. С учетом положений статьи 18 сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за утрату или повреждение груза, исчисляется по ценам на такой груз в месте и в момент сдачи груза, установленных в соответствии со статьей 7¹³.
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 сдачи¹⁴.
3. В случае утраты или повреждения груза перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в пунктах 1 и 2, за исключением случаев, когда перевозчик и грузоотправитель по договору договорились исчислять возмещение иным способом в пределах, указанных в статье 88".

E. Пределы ответственности (проект статьи 18)

6. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 18, как это отмечается в пунктах 38–51 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 18 гласит следующее:

"Статья 18. Пределы ответственности

1. С учетом положений статьи 16(2) ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза [или в связи с грузом]¹⁵, 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

¹³ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 33 и 34 документа A/CN.9/552, для обеспечения согласованности с проектом статьи 7 формулировка "существующим в месте и в момент сдачи груза в соответствии с договором перевозки" была заменена формулировкой "установленным в месте и в момент сдачи груза в соответствии со статьей 7".

¹⁴ Как отмечается в пунктах 35–37 документа A/CN.9/552, Рабочая группа одобрила содержание пунктов 2 и 3.

¹⁵ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 41, 42 и 44 документа A/CN.9/552, формулировка "или в связи с" была заключена в квадратные скобки в этом и других проектах статей для дальнейшего рассмотрения и обсуждения.

более высокую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье.

[2. Независимо от положений пункта 1, если перевозчик не может установить, произошли ли утрата или повреждение груза [или вызвана ли задержка в сдаче]¹⁶ 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.]

3. Если груз перевозится в контейнере или на контейнере¹⁷, 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. 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"¹⁸.

Ф. Изменение сумм ограничения (проект статьи 18 бис)

7. Как отмечается в пунктах 40 и 44 документа A/CN.9/552, Рабочая группа предложила Секретариату подготовить проекты положений в отношении процедуры оперативного внесения изменений для пересмотра пределов ответственности, используя существующие модели и учитывая высказанные предложения. В статье 18 бис предлагается такое положение, однако Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что в других документах аналогичные

¹⁶ В соответствии с решением, упомянутым в пункте 47 документа A/CN.9/552, проект пункта 2 был сохранен в квадратных скобках и в его текст была включена в квадратных скобках ссылка на задержку в сдаче.

¹⁷ Как отмечается в пункте 49 документа A/CN.9/552, обсуждение определения понятия "контейнер" в проекте статьи 1, возможно, необходимо будет продолжить, с тем чтобы обеспечить включение в это определение поддонов.

¹⁸ Как отмечается в пункте 51 документа A/CN.9/552, Рабочая группа одобрила содержание пункта 4.

положения содержатся в главе "Заключительные положения" в конце этих документов:

"Статья 18 бис. Изменение сумм ограничения¹⁹

1. Без ущерба для положений статьи **²⁰ специальная процедура, предусмотренная в настоящей статье, применяется исключительно для целей изменения суммы ограничения, указанной в пункте 18(1) настоящего документа.
2. По просьбе по меньшей мере четверти²¹ Государств – участников настоящего документа²² депозитарий²³ направляет любое предложение об изменении суммы ограничения, указанной в пункте 18(1) настоящего документа, всем Государствам–участникам²⁴ и созывает совещание Комитета, в состав которого будут входить по одному представителю от каждого Государства–участника, для рассмотрения предлагаемого изменения.
3. Совещание Комитета проводится в период и в месте проведения очередной сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.
4. Изменения утверждаются Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании²⁵.
5. При принятии решения по предложению об изменении пределов ответственности Комитет учитывает имевшие место случаи и, в частности, сумму связанного с ними ущерба, изменения в показателях денежной

¹⁹ Это предложение основано на процедуре внесения изменений, изложенной в статье 23 Протокола 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа ("Афинская конвенция") и в статье 24 Конвенции Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле ("Конвенция ОТТ").

²⁰ Настоящая ссылка будет указывать на статью "Пересмотр и внесение поправок", которая войдет в главу "Заключительные положения" документа, проект которой, однако, пока не разработан и не обсуждался. См., например, статью 32 Гамбургских правил или статью 16 Гаагских правил.

²¹ В пункте 23(2) Афинской конвенции содержится указание на "половину", а не "четверть" Государств–сторон.

²² В пункте 23(2) Афинской конвенции содержится формулировка "но ни в коем случае не менее шести" Государств–сторон.

²³ В качестве депозитария в статье "Депозитарий" в главе "Заключительные положения" настоящего документа будет назван Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

²⁴ В пункте 23(2) Афинской конвенции содержится также ссылка на членов Международной морской организации.

²⁵ Пункт 23(5) Афинской конвенции гласит следующее: "Поправки утверждаются большинством в две трети Государств – сторон Конвенции, как она пересмотрена настоящим Протоколом, присутствующих и участвующих в голосовании в Юридическом комитете, ... при условии, что во время голосования присутствует по меньшей мере половина Государств–сторон Конвенции, как она пересмотрена настоящим Протоколом".

стоимости и последствия предлагаемого изменения для стоимости страхования²⁶.

6. а) Никакое изменение предела в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее, чем через пять²⁷ лет после даты открытия настоящего документа для подписания, и не ранее, чем через пять лет после даты вступления в силу предыдущего изменения в соответствии с настоящей статьей.

б) Предел не может быть увеличен до уровня, превышающего сумму, которая соответствует установленному в настоящем документе пределу с учетом увеличения на 6 процентов в годовом исчислении на совокупной основе с даты открытия настоящего документа для подписания²⁸.

в) Предел не может быть увеличен до уровня, превышающего сумму, которая соответствует установленному в настоящем документе пределу, умноженному на три²⁹.

7. Любое изменение, утвержденное в соответствии с пунктом 4, депозитарий доводит до сведения всех Государств-участников. Изменение считается принятым в конце 18-месячного³⁰ срока после даты уведомления, если в течение этого срока по меньшей мере одна четверть³¹ государств, которые являлись Государствами-участниками в момент утверждения изменения, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают это изменение, и в таком случае изменение отклоняется и не имеет силы.

8. Изменение, считающееся принятым в соответствии с пунктом 7, вступает в силу через 18 месяцев после его принятия.

9. Все Государства-участники являются связанными изменением, если они не денонсировали настоящую Конвенцию в соответствии со

²⁶ Это положение взято из пункта 23(6) Афинской конвенции. См. также пункт 24(4) Конвенции ОТС.

²⁷ В пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34 предлагается в этом проекте пункта предусмотреть семилетний, а не пятилетний срок.

²⁸ В Конвенции ОТС аналогичное положение отсутствует. Возможным альтернативным подходом, предлагаемым в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34, является следующий: "Предел не может быть увеличен или сокращен настолько, чтобы он превышал сумму, которая соответствует установленному в настоящем документе пределу, одновременно корректируемому в сторону повышения или сокращения на 21 процент".

²⁹ В Конвенции ОТС аналогичное положение отсутствует. Возможным альтернативным подходом, предлагаемым в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34, является следующий: "Предел не может быть увеличен или сокращен настолько, чтобы он превышал сумму, которая в целом превышает предел, установленный в настоящем документе, в совокупности более чем на 100 процентов".

³⁰ В пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34 отмечается, что срок, указанный в проектах пунктов 7, 8 и 10, должен составлять 12, а не 18 месяцев.

³¹ В пункте 24(7) Конвенции ОТС содержится формулировка "не менее чем одна треть государств, которые были Государствами-сторонами".

статьей **³² по меньшей мере за шесть месяцев до вступления изменения в силу. Такая денонсация приобретает силу в момент вступления в силу изменения.

10. Если изменение утверждено, а 18-месячный срок для его принятия еще не истек, то государство, которое становится Государством–участником в течение упомянутого срока, связано изменением в случае его вступления в силу. Государство, которое становится Государством–участником по истечении упомянутого срока, связано любым изменением, которое было принято в соответствии с пунктом 7. В случаях, указанных в настоящем пункте, государство становится связанным изменением, когда это изменение вступает в силу или когда настоящий документ вступает в силу для этого государства, если это происходит позднее".

Г. Утрата права на ограничение ответственности (проект статьи 19)

8. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 19, как это отмечается в пунктах 52–62 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 19 гласит следующее:

"Статья 19. Утрата права на ограничение ответственности

Ни перевозчик, ни любое лицо, упомянутое в статье 14 бис³³, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статьях [16(2),] 24(4) и 18³⁴ настоящего документа [или как это предусмотрено в договоре перевозки,]³⁵, если истец доказывает, что [задержка в сдаче,]³⁶ утрата или повреждение груза [или в связи с грузом]³⁷ явились результатом личного³⁸ действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенных либо с намерением причинить

³² Эта ссылка будет указывать на статью "Денонсация" в проекте документа, которая войдет в главу "Заключительные положения", проект которой, однако, еще не подготовлен и не обсуждался. См., например, статью 34 Гамбургских правил или статью 15 Гагских правил.

³³ Как отмечается в пункте 62 документа A/CN.9/552, ссылка на статью 15 (3) и (4) была заменена ссылкой на статью 14 бис.

³⁴ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 55 и 62 документа A/CN.9/552, обсуждение предложения добавить ссылку на статью 17, возможно, необходимо продолжить в контексте главы 19.

³⁵ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 56, 57 и 62 документа A/CN.9/552, слова "[или как это предусмотрено в договоре перевозки,]" были сохранены в квадратных скобках до обсуждения главы 19.

³⁶ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 54 и 62 документа A/CN.9/552, обсуждение вопроса о задержке следует продолжить на основе пересмотренного проекта, который будет подготовлен Секретариатом с целью отражения предложений в отношении проекта пункта 16(1), содержащихся в пунктах 20–24 документа A/CN.9/552 и в пункте 3 выше.

³⁷ См. сноску 15 выше.

³⁸ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 59, 60 и 62 документа A/CN.9/552, слово "личного" было сохранено без квадратных скобок.

такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения".

Н. Уведомление об утрате, повреждении или задержке (проект статьи 20)

9. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 20, как это отмечается в пунктах 63–87 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 20 гласит следующее:

"Статья 20. Уведомление об утрате, повреждении или задержке

[Вариант А пункта 1³⁹

1. В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если уведомление⁴⁰ об утрате или повреждении груза [или в связи с грузом]⁴¹, указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано [грузополучателем или от его имени] перевозчику или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение [трех рабочих дней] [семи дней] [семи рабочих дней в месте сдачи груза] [семи календарных дней]⁴², после сдачи груза. Такое уведомление не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки⁴³ груза грузополучателем и перевозчиком или исполняющей стороной, на которую возлагается ответственность.]

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

⁴⁰ В проекте статьи 5 проекта документа указывается, что уведомление, упоминаемое, в частности, в проекте пункта 1, может даваться с использованием электронной связи; в противном случае следует использовать письменную форму.

⁴¹ См. сноску 15 выше.

⁴² В соответствии с решением, упомянутым в пункте 75 документа A/CN.9/552, слова "разумного срока" были исключены из первоначального варианта пункта 1, при этом в этот пункт были включены слова "семи дней", а альтернативные формулировки "семи календарных дней" и "семи рабочих дней" заключены в квадратные скобки.

⁴³ В пункте 95 документа A/CN.9/525 было указано, что в контексте гражданского права более уместными, возможно, являются формулировки "параллельная проверка" или "inspection contradictoire".

[Вариант В пункта 1⁴⁴

1. Уведомление об утрате или повреждении груза [или в связи с грузом], указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, делается [грузополучателем или от его имени] перевозчику или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение [трех рабочих дней] [разумного срока] [__ рабочих дней в месте сдачи груза] [__ календарных дней] после сдачи груза. [Суд [может принять] [принимает] во внимание неспособность сделать такое уведомление при принятии решения о том, выполнил ли истец свои обязательства в отношении бремени доказывания в соответствии со статьей 14(1).] Такое уведомление не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки груза грузополучателем и перевозчиком или исполняющей стороной, на которую возлагается ответственность.]
2. Никакое возмещение не подлежит уплате в соответствии со статьей 16, если уведомление об ущербе, обусловленном задержкой⁴⁵, не было сделано перевозчику⁴⁶ в течение 21 календарного дня после сдачи груза.
3. Если уведомление, упоминаемое в настоящей статье⁴⁷, сделано исполняющей стороне, которая сдала груз, оно имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и уведомление, сделанное перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано морской исполняющей стороне⁴⁸.
4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения стороны исковых заявлений или спора предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза, и обеспечивают доступ к записям и документации, касающимся перевозки груза⁴⁹.

⁴⁴ В соответствии с решением, упомянутым в пункте 75 документа A/CN.9/552, первоначальный текст и предлагаемый пересмотренный проект пункта 1, как это было предложено в пункте 66 документа A/CN.9/552, были заключены в квадратные скобки для дальнейшего обсуждения. Вариант В пункта 1 является текстом, содержащимся в пункте 66 документа A/CN.9/552.

⁴⁵ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 77 и 81 документа A/CN.9/552, формулировка "о таком ущербе" была заменена формулировкой "об ущербе, обусловленном задержкой".

⁴⁶ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 78 и 81 документа A/CN.9/552, формулировка "лицу, на которое возлагается ответственность" была заменена словом "перевозчику".

⁴⁷ Как отмечается в пункте 82 документа A/CN.9/552, формулировка "в настоящей главе" была заменена формулировкой "в настоящей статье".

⁴⁸ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 83 и 84 документа A/CN.9/552, был подготовлен пересмотренный проект этого пункта и формулировка "исполняющей стороне, которая сдала груз" была заменена формулировкой "морской исполняющей стороне".

⁴⁹ В соответствии с решением, упомянутым в пункте 87 документа A/CN.9/552, пункт 4 был сохранен, при этом было исключено слово "[для]", а слово "обеспечивают" было сохранено без квадратных скобок.

I. Внедоговорные требования (проект статьи 21)

10. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 21, как это отмечается в пунктах 88–91 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 21 гласит следующее:

"Статья 21. 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 морской⁵⁰ исполняющей стороне по поводу утраты или повреждения груза [или в связи с грузом]⁵¹ и задержки в сдаче такого груза, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании"⁵².

II. Глава 6. Дополнительные положения, касающиеся морской перевозки

A. Ответственность перевозчика (проект статьи 22)

11. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 22, как это отмечается в пунктах 92–99 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительные пересмотренные варианты подпунктов проекта статьи 22 включаются обратно в статью 14 и гласят следующее:

"Статья 22⁵³

1. Несмотря на положения статьи 14(1), перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку, возникшие вследствие или явившиеся результатом

пожара на судне, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика⁵⁴.

2. Статья 14 применяется также в случае перечисленных ниже событий:

⁵⁰ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 89 и 91 документа A/CN.9/552, было добавлено слово "морской".

⁵¹ См. сноску 15 выше.

⁵² В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 90 и 91 документа A/CN.9/552, рассмотрение возможно повторяющегося характера положений пункта 15(4) и проекта статьи 21 будет продолжено при рассмотрении варианта проекта документа.

⁵³ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 93 и 99 документа A/CN.9/552, пересмотренный проект, в котором проект статьи 22 будет объединен с проектом статьи 14, будет подготовлен после дальнейшего обсуждения проекта статьи 14, которое предполагается провести в ходе четырнадцатой сессии Рабочей группы.

⁵⁴ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 94, 95 и 99 документа A/CN.9/552, исключение в случае пожара было сохранено и обсуждение этого вопроса будет продолжено в контексте проекта статьи 14.

- a) спасание или попытки спасания жизни или разумные меры по спасанию или попытке спасания имущества на море⁵⁵;
- b) разумные попытки избежать ущерба окружающей среде⁵⁶;
- c) риски, опасности и случайности на море или в других судоходных водах⁵⁷.

В. Отклонение от курса (проект статьи 23)

12. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 23, как это отмечается в пунктах 100–102 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 23 гласит следующее:

"Статья 23. Отклонение от курса⁵⁸

[Вариант А⁵⁹

1. Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса в целях спасания или попытки спасания жизни [или имущества] на море [, либо любым другим [разумным] отклонением судна от курса].
2. Если в соответствии с национальным законодательством отклонение судна от курса само по себе является нарушением обязательств перевозчика, такое нарушение имеет последствия только в той степени, в какой это совместимо с положениями настоящего документа.]"⁶⁰.

⁵⁵ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 96 и 99 документа A/CN.9/552, слова "спасание или попытки спасания имущества на море" были заменены формулировкой "разумные меры по спасанию или попытке спасания имущества на море".

⁵⁶ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 97 и 99 документа A/CN.9/552, была включена формулировка "разумная попытка избежать ущерба окружающей среде".

⁵⁷ Как отмечается в пункте 98 документа A/CN.9/552, положение о "рисках, опасностях и случайностях на море или в других судоходных водах" было в целом одобрено.

⁵⁸ В соответствии с решением, упомянутым в пункте 102 документа A/CN.9/552, для обсуждения в будущем наряду с текстом проекта статьи 23, содержащимся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в квадратных скобках помещен альтернативный текст, предложенный в пункте 38 документа A/CN.9/WG.III/WP.34.

⁵⁹ Вариант А является текстом проекта статьи, содержащимся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.

⁶⁰ Как отмечается в сноске 112 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, 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.

"[Вариант В⁶¹

1. Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса, допущенного в целях спасания или попытки спасания жизни или имущества на море, либо любым другим разумным отклонением судна от курса.
2. Если отклонение от курса является нарушением обязательств перевозчика в соответствии с правовой доктриной, признанной в национальном законодательстве или настоящем документе, такая доктрина применяется только в случае неразумного отклонения от курса при выборе маршрута морского судна.
3. Если отклонение от курса является нарушением обязательств перевозчика, нарушение имеет последствия только в соответствии с положениями настоящего документа. В частности, отклонение от курса не лишает перевозчика его прав по настоящему документу, за исключением предусмотренного в статье 19.]"

С. Палубный груз (проект статьи 24)

13. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 24, как это отмечается в пунктах 103–117 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 24 гласит следующее:

"Статья 24. Палубный груз

1. Груз может перевозиться на палубе или над палубой, только если
 - a) такая перевозка требуется в соответствии с применимым законодательством или административными правилами или положениями, или
 - b) он перевозится в контейнерах или на контейнерах [приспособленных для перевозки груза на палубе] на палубе, которая специально предназначена для перевозки таких контейнеров, или
 - c) перевозка на палубе [, в случаях, не охваченных в пунктах (a) или (b) 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. Если груз отгружается в соответствии с пунктами 1(a) или⁶² (c), перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение этого груза или задержку в сдаче, которые вызваны особыми рисками,

⁶¹ Вариант В является текстом проекта статьи, предложенным в пункте 38 документа A/CN.9/WG.III/WP.34.

⁶² В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 107 и 109 документа A/CN.9/552, союз "и" заменен союзом "или".

связанными с его перевозкой на палубе. Если груз перевозится на палубе или над палубой в соответствии с пунктом 1(b), 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 пунктом 1, перевозчик несет ответственность, независимо от положений статьи 14, за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, которые являются исключительно следствием его перевозки на палубе⁶³.

3. Если груз отгружается в соответствии с пунктом 1(c), 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 пункту 1(c) 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 запись⁶⁴.

[4. Если перевозчик в соответствии с настоящей статьей 24 несет ответственность за утрату или повреждение груза, перевозимого на палубе, или за задержку в его сдаче, его ответственность ограничивается в той степени, в какой это предусмотрено в статьях 16 и 18; тем не менее, если перевозчик и грузоотправитель по договору [прямо]⁶⁵ договорились, что груз будет перевозиться в трюме, перевозчик не имеет права на ограничение его ответственности в отношении любой утраты или повреждения груза [, вызванных [исключительно]⁶⁶ их перевозкой на палубе⁶⁷].]"⁶⁸

⁶³ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 108 и 109 документа A/CN.9/552, пункт 2 будет более подробно рассмотрен при обсуждении проекта статьи 14(4).

⁶⁴ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 110 и 111 документа A/CN.9/552, обсуждение пункта 3 и вопроса о том, следует ли распространить его действие на третьи стороны, полагающиеся на необоротные транспортные документы и электронные записи, будет продолжено после обсуждения вопросов, касающихся прав третьих сторон и свободы договора.

⁶⁵ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 112 и 117 документа A/CN.9/552, слово "прямо" было заключено в квадратные скобки.

⁶⁶ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 115 и 117 документа A/CN.9/552, слово "исключительно" было заключено в квадратные скобки.

⁶⁷ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 113–114 и 117 документа A/CN.9/552, формулировка "вызванных исключительно их перевозкой на палубе" была заключена в квадратные скобки.

⁶⁸ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 116 и 117 документа A/CN.9/552, весь пункт 4 был заключен в квадратные скобки в целях обсуждения на одной из будущих сессий и дальнейшего изучения вопроса о взаимосвязи этого пункта с проектом статьи 19.

III. Глава 7. Обязательства грузоотправителя по договору⁶⁹

A. Сдача груза, готового к перевозке (проект статьи 25)

14. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 25, как это отмечается в пунктах 118–123 документа A/CN.9/522. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 25 гласит следующее:

"Статья 25. Сдача груза, готового к перевозке

Грузоотправитель по договору сдает груз, готовый к перевозке, если в договоре перевозки не согласовано иное, и⁷⁰ в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку, включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также разгрузку, и что они не причинят вреда или ущерба. В случае, если груз сдается в контейнерах или на контейнерах или трейлерах, упакованных грузоотправителем по договору, грузоотправитель по договору обязан уложить, увязать и закрепить груз в контейнере или трейлере или на контейнере или трейлере таким образом, чтобы груз выдержал предполагаемую перевозку, включая погрузку, обработку и выгрузку контейнера или трейлера, и чтобы он не причинил вреда или ущерба"⁷¹.

B. Обязательство перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций (проект статьи 26)

15. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 26, как это отмечается в пунктах 124–129 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 26 гласит следующее:

⁶⁹ В соответствии с решением, упомянутым в пункте 129 документа A/CN.9/552, предложены названия проектов статей главы 7.

⁷⁰ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 119, 120 и 123 документа A/CN.9/552, проект статьи 25 был сохранен, так же как и принцип, согласно которому обязательства грузоотправителя по договору определяются договором перевозки, но квадратные скобки были исключены. В соответствии с предложением, содержащимся в пункте 119 документа A/CN.9/552, для прояснения этого положения начальная формулировка "[С учетом положений договора перевозки]" была исключена и добавлена формулировка ", если не согласовано иное в договоре перевозки, и".

⁷¹ С целью улучшения формулировки, как это предлагается в пунктах 122 и 123 документа A/CN.9/552, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть альтернативную формулировку второго предложения проекта статьи 25: "В случае, если груз сдается в контейнерах или на контейнерах или трейлерах, упакованных грузоотправителем по договору, действие этого обязательства распространяется на укладку, увязку и закрепление груза в контейнере или на контейнере или трейлере".

**"Статья 26. Обязательство перевозчика в отношении
предоставления информации и инструкций"**

Перевозчик предоставляет грузоотправителю по договору по его просьбе [и своевременно]⁷² 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 25⁷³. [Предоставляемая информация и инструкции должны быть точными и полными.]⁷⁴

С. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов (проект статьи 27)

16. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 27, как это отмечается в пунктах 130–133 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 27 гласит следующее:

"Статья 27. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов"

Грузоотправитель по договору предоставляет перевозчику [на своевременной основе такие точные и полные]⁷⁵ информацию, инструкции и документы, которые разумно необходимы для:

а) обработки и перевозки груза, включая меры предосторожности, которые должны быть приняты перевозчиком или исполняющей стороной, за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику⁷⁶;

⁷² В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 135–137 документа A/CN.9/552, проект статьи 28 был исключен и заменен упоминанием в проекте статьи 26 о том, что грузоотправитель по договору обязан "[своевременно]" предоставлять необходимую информацию и инструкции, с целью продолжить обсуждение после завершения рассмотрения проектов статей 29 и 30.

⁷³ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 127–129 документа A/CN.9/552, возможно, потребуется продолжить рассмотрение изложенной в пункте 128 документа A/CN.9/552 альтернативной формулировки "за исключением случаев, когда перевозчик может разумно предполагать, что такая информация уже известна грузоотправителю по договору".

⁷⁴ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 135–137 документа A/CN.9/552, для обсуждения в будущем добавлена формулировка "[предоставляемая информация и инструкции должны быть точными и полными]". См. сноску 72 выше.

⁷⁵ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 135–137 документа A/CN.9/552, для обсуждения в будущем добавлена формулировка "[на своевременной основе такие точные и полные информацию, инструкции и документы ...]". См. сноску 72 выше.

⁷⁶ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 132 и 133 документа A/CN.9/552, существующий текст сохранен для обсуждения в будущем, однако в конце подпункта (а) была добавлена формулировка "за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику".

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

c) формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или электронных записей, включая условия, упомянутые в статье 34(1) (b) и (c), 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 перевозчику".

D. Проект статьи 28

17. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 28, как это отмечается в пунктах 134–137 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии было решено, что проект статьи 28 может быть исключен и что вместо сохранения проекта статьи 28 в проекты статей 26 и 27 будут добавлены формулировки, отмеченные сносками в пункте 16 выше.

E. Основания ответственности грузоотправителя по договору (проекты статей 29 и 30) и ответственность перевозчика за непредоставление информации и инструкций (проект статьи 13 бис)

18. Рабочая группа рассмотрела проекты статей 29 и 30, как это отмечается в пунктах 138–148 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии, включая рассмотрение предложения заменить проекты статей 29 и 30 единым проектом статьи, изложенным в пункте 139 документа A/CN.9/552, предварительный пересмотренный вариант проектов статей 29 и 30 может гласить следующее:

"Статья 29. Основания ответственности грузоотправителя по договору

1. Грузоотправитель по договору несет ответственность⁷⁷ за ущерб, явившийся результатом утраты, повреждения [, задержки в сдаче] груза⁷⁸ или вреда, причиненных грузом, и результатом нарушения им своих

⁷⁷ В соответствии с решением, упомянутым в пункте 144 документа A/CN.9/552, пункт 29(1) был сформулирован заново с целью отразить положение об ответственности перевозчика, содержащееся в проекте пункта 14(1) документа A/CN.9/WG.III/WP.36. В соответствии с проектом статьи 14 было исключено упоминание сторон, перед которыми грузоотправитель по договору несет ответственность; как отмечается в пункте 144 документа A/CN.9/552, вопрос об ответственности перед грузополучателем и распоряжающейся стороной, который первоначально был отражен в проекте статьи 29 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, возможно, необходимо будет вновь рассмотреть на более позднем этапе.

⁷⁸ Использование слова "задержка" обусловлено разработкой положения, аналогичного проекту статьи 14, однако это слово заключено в квадратные скобки, поскольку оно конкретно не обсуждалось в контексте проекта статьи 29.

обязательств в соответствии со статьей 25 и пунктом 27(a)⁷⁹, если [и в той мере, в которой] грузоотправитель по договору не докажет, что ни его вина, ни вина любого лица, упомянутого в статье 32, не явились причиной такой утраты, повреждения [, задержки] или вреда [или не способствовали им].

[Вариант А пункта 2⁸⁰

2. Грузоотправитель по договору несет ответственность⁸¹ за утрату или повреждение, вызванные нарушением им своих обязательств в соответствии с пунктами 27(b) и (с).]

[Вариант В пункта 2⁸²

2. Считается, что грузоотправитель по договору гарантировал перевозчику на момент получения перевозчиком точность марок, числа мест, количества и веса груза, как они им указаны, и грузоотправитель по договору обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности этих данных. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственности по договору перевозки перед любым лицом, иным чем грузоотправитель по договору.]
3. Если утрата или повреждение [или вред] возникают одновременно в результате невыполнения и грузоотправителем по договору, и перевозчиком своих соответствующих обязательств, грузоотправитель по договору и перевозчик несут солидарную ответственность перед грузополучателем или распоряжающейся стороной⁸³ за любую такую утрату или повреждение [, или вред]⁸⁴.

⁷⁹ Ссылка на статью 28 была исключена, учитывая решение об исключении статьи 28, изложенное в пункте 17 выше.

⁸⁰ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 142 и 148 документа A/CN.9/552, правило о строгой ответственности в тех случаях, когда грузоотправитель по договору не выполняет требования подпунктов (b) и (с) проекта статьи 27, было сохранено в квадратных скобках.

⁸¹ См. сноску 77 выше.

⁸² В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 142 и 148 документа A/CN.9/552, в квадратных скобках следовало включить положение, аналогичное статье III.5 Гаагских правил.

⁸³ Как отмечается в пункте 144 документа A/CN.9/552, вопрос об ответственности перед грузополучателем или распоряжающейся стороной, возможно, необходимо будет вновь рассмотреть на более позднем этапе.

⁸⁴ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 145 и 148 документа A/CN.9/552, пункт 3 варианта В проекта статьи 29 (A/CN.9/WG.III/WP.32) был сохранен для продолжения обсуждений в будущем. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, должно ли это положение, касающееся одновременно действующих причин, быть аналогичным также соответствующему пункту проекта статьи 14.

Статья 13 бис. Ответственность перевозчика за непредоставление информации и инструкций⁸⁵

Перевозчик несет ответственность⁸⁶ за утрату, повреждение [задержку]⁸⁷ или вред, вызванные нарушением им своих обязательств в соответствии со статьей 26, если [и в той мере, в которой] перевозчик не докажет, что ни его вина, ни вина любого лица, упомянутого в статье 14 бис, не явились причиной утраты, повреждения [задержки] или вреда [или не способствовали им]".

Г. Специальные правила в отношении опасных грузов (новый проект статьи 30)

19. Рабочая группа рассмотрела вопрос об опасных грузах, как это отмечается в пунктах 146–148 документа A/CN.9/552, и постановила, что в проект документа следует включить специальное положение для рассмотрения вопроса об опасных грузах на основе принципа строгой ответственности грузоотправителя по договору за недостаточную или ошибочную информацию в отношении характера груза. Предварительный проект статьи об опасных грузах может гласить следующее:

"Статья 30. Специальные правила в отношении опасных грузов⁸⁸

1. "Опасный груз"⁸⁹ означает:

а) любые вещества, материалы и изделия, перевозимые на борту судна в качестве груза, которые указаны в подпунктах (i)–(vii), ниже:

⁸⁵ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 140 и 148 документа A/CN.9/552, аспекты проектов статей 29 и 30, касающиеся ответственности перевозчика, были названы "статья 13 бис" с целью возможного добавления после проекта статьи 13 в конце проекта главы 4 "Обязательства перевозчика".

⁸⁶ См. сноску 77 выше.

⁸⁷ См. сноску 78 выше, однако в контексте проекта статьи 26.

⁸⁸ Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что проекты пунктов 30 (2)–(5), взятые из статьи 13 Гамбургских правил, частично совпадают и, возможно, не согласуются с положениями проектов статей 27 и 29, касающимися обязательств и ответственности грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации относительно обработки и перевозки груза, и с положениями проектов статей 12 и 14, касающимися прав и ответственности перевозчика в отношении груза, который стал представлять опасность.

⁸⁹ Это определение является определением "опасных и вредных веществ", взятым из Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года ("Конвенция ОВВ"). Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, является ли оно приемлемым определением "опасного груза" и, в случае положительного ответа, является ли уместным подпункт 1(b), который касается остатков. Для сведения Рабочей группы следует отметить также, что в соответствии с поправками, которые в мае 2002 года были внесены в главу VII, касающуюся перевозки опасных грузов, Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 года, положения Международного кодекса морской перевозки опасных грузов, упоминаемого в подпункте 1(iv), с 1 января 2004 года имеют обязательный характер (несколько положений, не имеющих отношения к данному вопросу, по-прежнему носят рекомендательный характер). Кроме того, Рабочая группа, возможно, пожелает

- i) нефти, перевозимые наливом, перечисленные в дополнении I к приложению I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, с поправками;
 - ii) вредные жидкие вещества, перевозимые наливом, указанные в дополнении II к приложению II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, с поправками, а также вещества и смеси, временно отнесенные к категориям загрязнителей А, В, С или D в соответствии с правилом 3(4) указанного приложения II;
 - iii) опасные жидкие вещества, перевозимые наливом, перечисленные в главе 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, 1983 года с поправками, а также опасные продукты, в отношении которых администрация и администрации портов, вовлеченные в такую перевозку, предписали предварительные подходящие условия перевозки в соответствии с пунктом 1.1.3 Кодекса;
 - iv) опасные и вредные вещества, материалы и изделия в упаковке, охватываемые Международным кодексом морской перевозки опасных грузов с поправками;
 - v) сжиженные газы, перечисленные в главе 19 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, 1983 года с поправками, а также продукты, в отношении которых Администрация и администрации портов, вовлеченные в такую перевозку, предписали предварительные подходящие условия перевозки в соответствии с пунктом 1.1.6 Кодекса;
 - vi) жидкие вещества, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 60 град. С (измеренной при испытании в закрытом тигле);
 - vii) перевозимые навалом твердые вещества, обладающие опасными химическими свойствами, охватываемые дополнением В к Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов с поправками, в той мере, в какой эти вещества подпадают также под действие положений Международного кодекса морской перевозки опасных грузов, когда они перевозятся в упаковке; и
- b) остатки от предыдущей перевозки наливом или навалом веществ, указанных в подпунктах (a)(i)–(iii) и (v)–(vii), выше.
2. Грузоотправитель должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный.

рассмотреть вопрос о том, куда включить это определение и следует ли перенести его в проект статьи 1 "Определения".

3. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или исполняющей стороне, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель должен проинформировать их об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает этого, а такой перевозчик или такая исполняющая сторона иным образом не осведомлены об опасном характере груза:

а) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любой исполняющей стороной за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза, и

б) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

4. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 3 настоящей статьи, если во время перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

5. Если – в случаях, когда положения подпункта (b) пункта 3 настоящей статьи неприменимы или на них нельзя ссылаться, – опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, кроме как в силу обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 14".

G. Существенное искажение данных грузоотправителем по договору (проект статьи 29 бис)

20. Рабочая группа рассмотрела вопрос о включении проекта статьи 29 бис в проект документа (A/CN.9/WG.III/WP.34, пункт 43), как это отмечается в пунктах 149–153 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный вариант проекта статьи 29 бис гласит следующее:

["Статья 29 бис. Существенное искажение данных грузоотправителем по договору

Перевозчик не несет ответственности за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза или в связи с грузом, если данные о характере или стоимости груза были сознательно и существенно искажены грузоотправителем по договору в договоре перевозки или транспортном документе."]⁹⁰

⁹⁰ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 150–153 документа A/CN.9/552, текст проекта статьи 29 бис был включен в квадратные скобки, а вопросы, касающиеся причинной обусловленности и включения возмещения ущерба за задержку в сдаче, будут рассмотрены на одной из будущих сессий. Кроме того, проект статьи 29 бис можно было бы включить в главу 5 об ответственности перевозчика.

Н. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору (проект статьи 31)

21. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 31, как это отмечается в пунктах 154–158 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 31 гласит следующее:

"Статья 31. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору⁹¹

Если какое-либо лицо, именуемое "грузоотправителем по договору" в договорных условиях, но не являющееся грузоотправителем по договору согласно определению, содержащемуся в статье 1(d), [принимает] [получает]⁹² транспортный документ или электронную запись, такое лицо а) [несет обязательства и ответственность,]⁹³ возлагаемые на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей главой и в соответствии со статьей 57, и b) пользуется правами и иммунитетами грузоотправителя по договору, предусмотренными в настоящей главе и в главе 13".

I. Ответственность за субподрядчиков, служащих и агентов (проект статьи 32)

22. Рабочая группа рассмотрела проект статьи 32, как это отмечается в пунктах 159–161 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта статьи 32 гласит следующее:

"Статья 32. Ответственность за субподрядчиков, служащих и агентов

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

⁹¹ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 155–158 документа A/CN.9/552, следует продолжить изучение вопроса о сфере применения этого положения, а также вопроса о том, должно ли оно представлять собой только субсидиарную норму в тех случаях, когда грузоотправитель по договору неизвестен.

⁹² В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 157 и 158 документа A/CN.9/552, слово "принимает", а также слово "получает" были заключены в квадратные скобки для дальнейшего обсуждения.

⁹³ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 156 и 158 документа A/CN.9/552, формулировка "несет обязательства и ответственность" была заключена в квадратные скобки.

только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относятся к сфере контракта, служебных обязанностей или агентских функций такого лица"⁹⁴.

IV. Глава 9. Фрахт

23. Рабочая группа рассмотрела проект главы 9, как это отмечается в пунктах 162–164 документа A/CN.9/552. После обсуждения в Рабочей группе на ее тринадцатой сессии предварительный пересмотренный вариант проекта главы 9⁹⁵, который будет включен в соответствующем месте в следующем варианте проекта документа и нумерация которого будет изменена, гласит следующее:

"[Статья 43.

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

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

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

с) если это противоречит положениям статьи 62.

[Статья 44.

1. Если договорные условия в оборотном транспортном документе или оборотной электронной записи содержат указание "фрахт 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.]"

⁹⁴ В соответствии с решением, упомянутым в пунктах 160 и 161 документа A/CN.9/552, существующий текст был сохранен для дальнейшего обсуждения, а вопросы, касающиеся взаимосвязи этого положения с пунктом 11(2) и проектом статьи 29 бис, следует рассмотреть на одной из будущих сессий.

⁹⁵ В соответствии с решением, упомянутым в пункте 164 документа A/CN.9/552, глава 9 была исключена, кроме проекта пункта 43(2) и первых двух предложений проекта пункта 44(1) в документе A/CN.9/WG.III/WP.32.