

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: Limited
12 February 2007

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Девятнадцатая сессия
Нью-Йорк, 16-27 апреля 2007 года

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

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Стр.</i>
Введение	6
Проект конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов	7
Глава 1. Общие положения	7
Статья 1. Определения	7
Статья 2. Толкование настоящей Конвенции	12
Статья 3. Требования в отношении формы	12
Статья 4. Применимость возражений и пределов ответственности	12
Глава 2. Сфера применения	13
Статья 5. Общая сфера применения	13
Статья 6. Конкретные исключения	14
Статья 7. Применение в отношении определенных сторон	13
Глава 3. Транспортные и электронные записи	14



Статья 8. Использование и последствия транспортных электронных записей	14
Статья 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей	15
Статья 10. Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи	15
Глава 4. Период ответственности	16
Статья 11. Период ответственности перевозчика	16
Статья 12. Перевозка, не охватываемая договором перевозки	17
Глава 5. Обязательства перевозчика	17
Статья 13. Перевозка и сдача груза	17
Статья 14. Конкретные обязательства	18
Статья 15. Груз, который может стать опасным	18
Статья 16. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса . . .	18
Глава 6. Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза или задержку в его сдаче	19
Статья 17. Основания ответственности	19
Статья 18. Ответственность перевозчика за других лиц	21
Статья 19. Ответственность морских исполняющих сторон	22
Статья 20. Солидарная ответственность и взаимный зачет	24
Статья 21. Задержка в сдаче груза	24
Статья 22. Исчисление возмещения	25
Статья 23. Уведомление о потере, повреждении или задержке	25
Глава 7. Дополнительные положения, касающиеся конкретных стадий перевозки	26
Статья 24. Отклонение от курса во время морской перевозки	26
Статья 25. Палубный груз на морских судах	26
Статья 26. Перевозка до или после морской перевозки	27
Глава 8. Обязательства грузоотправителя по договору перед перевозчиком	29
Статья 27. Сдача груза к перевозке	29
Статья 28. Обязательство грузоотправителя по договору и перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций	29
Статья 29. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов	29
Статья 30. Основания ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком	30
Статья 31. Информация для формулирования договорных условий	31
Статья 32. Специальные правила об опасном грузе	31

Статья 33. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору документарным грузоотправителем	32
Статья 34. Ответственность грузоотправителя по договору за других лиц	32
Статья 35. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору	33
Глава 9. Транспортные документы и транспортные электронные записи	33
Статья 36. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи	33
Статья 37. Договорные условия	34
Статья 38. Идентификация перевозчика	35
Статья 39. Подпись	36
Статья 40. Недостатки в договорных условиях	36
Статья 41. Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях	37
Статья 42. Доказательственная сила договорных условий	38
Статья 43. "Предоплата фрахта"	39
Глава 10. Сдача груза	39
Статья 44. Обязательство принять поставку	39
Статья 45. Обязательство подтвердить получение груза	40
Статья 46. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выдана	40
Статья 47. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан	41
Статья 48. Сдача груза в том случае, когда необоротная транспортная электронная запись, требующая передачи, выдана	41
Статья 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выдана	42
Статья 50. Груз, оставшийся не сданным	43
Статья 51. Удержание груза	45
Глава 11. Права контролирующей стороны	45
Статья 52. Осуществление и объем права контроля над грузом	45
Статья 53. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом	46
Статья 54. Выполнение инструкций перевозчиком	47
Статья 55. Подразумеваемая сдача груза	48
Статья 56. Изменения в договоре перевозки	48
Статья 57. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику	49
Статья 58. Отступление от положений по договоренности	49

Глава 12. Передача прав	50
Статья 59. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана	50
Статья 60. Ответственность держателя	50
Статья 61. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдана	51
Глава 13. Пределы ответственности	52
Статья 62. Пределы ответственности	52
Статья 63. Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой	53
Статья 64. Утрата права на ограничение ответственности	54
Глава 14. Срок для предъявления иска	54
Статья 65. Исковая давность	54
Статья 66. Продление срока исковой давности	55
Статья 67. Иск о возмещении	55
Статья 68. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика ..	56
Глава 15. Юрисдикция	56
Статья 69. Иски в отношении перевозчика	56
Статья 70. Соглашения о выборе суда	57
Статья 71. Иски в отношении морской исполняющей стороны	58
Статья 72. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции	59
Статья 73. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера	59
Статья 74. Объединение и перенос исков	59
Статья 75. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция в случае явки ответчика	60
Статья 76. Признание и приведение в исполнение	61
Статья 77. Применение главы 15	61
Глава 16. Арбитраж	62
Статья 78. Арбитражные соглашения	62
Статья 79. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках	63
Статья 80. Соглашения об арбитраже после возникновения спора	64
Статья 81. Применение главы 16	64
Глава 17. Общая авария	64
Статья 82. Положения об общей аварии	64
Глава 18. Другие конвенции	64
Статья 83. Денонсация других конвенций	64

Статья 84. Международные конвенции, регулирующие воздушную перевозку грузов	65
Статья 85. Общее ограничение ответственности	65
Статья 86. Другие положения о перевозке пассажиров и багажа	66
Статья 87. Другие положения об ущербе, причиненном ядерным инцидентом	66
Глава 19. Действительность договорных положений	66
Статья 88. Общие положения	66
Статья 89. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок	67
Статья 90. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов	68
Глава 20. Заключительные положения	69
Статья 91. Депозитарий	69
Статья 92. Подписание, ратификация, принятие или утверждение	69
Статья 93. Оговорки	69
Статья 94. Процедура и последствия заявлений	69
Статья 95. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц	70
Статья 96. Участие региональных организаций экономической интеграции	70
Статья 97. Вступление в силу	71
Статья 98. Пересмотр и внесение поправок	72
Статья 99. Изменение сумм ограничения	72
Статья 100. Денонсация настоящей Конвенции	74

Введение

1. На своей тридцать четвертой сессии в 2001 году Комиссия учредила Рабочую группу III (Транспортное право) и возложила на нее задачу подготовки в тесном сотрудничестве с заинтересованными международными организациями законодательного документа по таким вопросам, касающимся международной перевозки грузов, как сфера применения, период ответственности перевозчика, обязательства перевозчика, ответственность перевозчика, обязательства фактического грузоотправителя и транспортные документыⁱ. Рабочая группа начала обсуждение проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на своей девятой сессии в 2002 году. Самая последняя подборка ссылок, касающихся хода разработки этого проекта документа, приводится в документе A/CN.9/WG.III/WP.80.

2. В настоящем документе содержится свод пересмотренных положений проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, подготовленный Секретариатом для рассмотрения Рабочей группой в рамках третьего чтения проекта конвенции. Последние из рассмотренных Рабочей группой изменений в сводном тексте (содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56) снабжены сносками, в которых указаны такие изменения и, в соответствующих случаях, дается ссылка на рабочий документ или пункт доклада, в котором содержится такой пересмотренный текст.

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

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

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

Для целей настоящей Конвенции:

1. "Договор перевозки" означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Такой договор предусматривает морскую перевозку и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке¹.

2. "Договор об организации перевозок" означает договор перевозки, который предусматривает перевозку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока. Такое указание количества груза может включать минимальное количество, максимальное количество и определенный диапазон².

3. "Линейная перевозка" означает транспортные услуги, которые являются общедоступными через публичное оповещение или аналогичным образом, и включает перевозку на судах, которые ходят по регулярному графику между указанными портами в соответствии с общедоступными расписаниями рейсов³.

4. "Нелинейная перевозка" означает любую перевозку, которая не является линейной перевозкой⁴.

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

6. "Исполняющая сторона" означает любое лицо, помимо перевозчика, которое исполняет⁵ или обязуется исполнить любое из обязательств⁶ перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки груза, ухода за ним, разгрузки или сдачи груза в той мере, в какой такое лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под контролем или надзором перевозчика. Она включает служащих, агентов и субподрядчиков исполняющей стороны в той

¹ Текст, содержащийся в пункте 16 документа A/CN.9/WG.III/WP.61 и рассмотренный Рабочей группой в пунктах 121-133 документа A/CN.9/594.

² Текст, содержащийся в пункте 16 документа A/CN.9/WG.III/WP.61 и рассмотренный Рабочей группой в пунктах 121-133 документа A/CN.9/594.

³ Текст, содержащийся в пункте 16 документа A/CN.9/WG.III/WP.61 и рассмотренный Рабочей группой в пунктах 121-133 документа A/CN.9/594.

⁴ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о необходимости определения "нелинейной перевозки" с учетом определения "линейной перевозки".

⁵ В порядке редакционного улучшения слово "физически" было исключено в двух местах из этого предложения текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, перед словами "исполняет" и "исполнить", поскольку перевод этого выражения на некоторые языки является неясным и поскольку перечень функций в данном положении позволяет уточнить, что исполняющая сторона должна предпринять некоторые конкретные действия во исполнение договора перевозки для ее включения в это определение.

⁶ Для согласования данного текста на английском языке слово "responsibilities" было заменено словом "obligations" в соответствующих местах.

мере, в какой они также исполняют или обязуются исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки⁷, однако не включает любое лицо, которое нанято грузоотправителем по договору документарным грузоотправителем, фактическим грузоотправителем, контролирующей стороной или грузополучателем или является служащим, агентом или субподрядчиком какого-либо лица (помимо перевозчика), которое нанято грузоотправителем по договору, документарным грузоотправителем, фактическим грузоотправителем, контролирующей стороной или грузополучателем.

7. "Морская исполняющая сторона" означает исполняющую сторону в той мере⁸, в какой она выполняет или обязуется выполнить любые обязательства перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки на морское судно и его убытием из порта разгрузки морского судна⁹, однако в случае перевалки не включает исполняющую сторону, которая выполняет любые обязательства перевозчика на суше в период между убытием груза из порта и его прибытием в другой порт погрузки.

8. "Неморская исполняющая сторона" означает исполняющую сторону в той мере, в какой она не является морской исполняющей стороной¹⁰.

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

10. "Документарный грузоотправитель" означает иное, чем грузоотправитель по договору, лицо, которое соглашается быть поименованным "грузоотправителем по договору" в транспортном документе или транспортной электронной записи¹¹.

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

⁷ Начальная часть этого предложения текста добавлена в целях дальнейшего уточнения данного определения.

⁸ Формулировку "в той мере" предлагается добавить для дальнейшего уточнения данного определения с учетом того, что и морскую, и сухопутную часть перевозки может осуществлять одно и то же лицо.

⁹ Слова "[или в случае перевалки, в первый порт погрузки]" и "[или окончательного порта разгрузки в зависимости от конкретного случая]" были исключены для уточнения текста и приведения его в соответствие с определением "исполняющей стороны", содержащимся в предыдущем пункте. В проект статьи 19 были внесены уточнения, касающиеся ответственности морской исполняющей стороны. Как отмечается в пункте 31 представленного ранее документа A/CN.9/544, прозвучало мнение о том, что железнодорожный перевозчик, даже если он предоставляет свои услуги на территории порта, не должен считаться неморской исполняющей стороной. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть это предложение.

¹⁰ Текст пересмотрен согласно принципу, применяемому в других частях проекта конвенции, например в определении "нелинейных перевозок". Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, является ли это определение необходимым, учитывая, что термин "неморская исполняющая сторона" встречается лишь в проекте статьи 20(3).

¹¹ Данное определение было перенесено из первого предложения текста бывшего проекта статьи 34, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

12. "Держатель" означает:

- а) лицо, которое владеет оборотным транспортным документом и,
 - i) если документ представляет собой ордерный документ, определяется в нем в качестве грузоотправителя по договору или грузополучателя или является лицом, в пользу которого документ надлежащим образом индоссирован, или
 - ii) если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, является предъявителем такого документа; или
- б) лицо, которому была выдана или передана обратная транспортная электронная запись и которое обладает исключительным правом контроля над такой обратной транспортной электронной записью в соответствии с процедурами, предусмотренными в статье 9¹².

13. "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение¹³ груза в соответствии с договором перевозки или транспортным документом или транспортной электронной записью.

14. "Право контроля над грузом" означает право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении груза в соответствии с главой 11¹⁴.

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

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

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

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

¹² Выражение "в соответствии с процедурами, предусмотренными в статье 9", было добавлено для того, чтобы исключить второе предложение текста бывшего проекта статьи 1(u), содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, в котором описательно определялось понятие "исключительного контроля" с помощью ссылки на процедуру проекта статьи 9. Если Рабочая группа решит исключить проект статьи 59, то это определение может потребовать дополнительной редакционной корректировки.

¹³ Слово "take", которое было помещено перед словом "delivery", было исключено как излишнее и сопряженное с вероятностью неправильного понимания.

¹⁴ Определение "права контроля над грузом" взято из вводной формулировки проекта статьи 52 (бывшего проекта статьи 54, приведенного в документе A/CN.9/WG.III/WP.56).

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

19. "Электронное сообщение" означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных, оптических, цифровых или аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования¹⁵.

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

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

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

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

a) в которой указано – в результате таких заявлений, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих¹⁶ заявлений, признанных в праве, применимом к таким записям, в качестве имеющих аналогичные последствия – что груз подлежит передаче приказу грузоотправителя по договору или приказу

¹⁵ Предлагаемое уточнение призвано обеспечить, чтобы проект конвенции не предусматривал проведения излишнего различия между средствами передачи и формой, в которой хранятся данные. Это определение "электронного сообщения" основывается на определении "сообщения данных", содержащемся в статье 2 Типового закона ЮНИСТРАЛ об электронной торговле 1996 года ("Типовой закон"), без включения иллюстративного перечня методов передачи. Согласно Типовому закону и Конвенции Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах ("Конвенция об электронном заключении договоров"), Приложение I к *Официальным отчетам Генеральной Ассамблеи, шестидесятая сессия, Дополнение № 17 (A/60/17)*, не все сообщения данных могут иметь такую же ценность, что и письменные бумажные документы, и это возможно только в отношении сообщений данных, которые являются "доступными для их последующего использования". В проекте конвенции понятие "электронного сообщения" также включает критерии функциональной эквивалентности сообщений данных и письменных документов согласно статье 6 Типового закона и пункту 2 статьи 9 Конвенции об электронном заключении договоров. Таким образом, согласно проекту конвенции "электронное сообщение" должно всегда быть способным воссоздать такую функцию письменных документов.

¹⁶ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о необходимости слова "надлежащих" с учетом использования формулировки "признанных ... в качестве имеющих аналогичные последствия" и о целесообразности соответствующего согласования аналогичной формулировки в проекте статьи 1(17).

грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является "необоротной" или "не подлежащей передаче", и

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

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

23. "Выдача" и "передача" оборотной транспортной электронной записи означает выдачу и передачу исключительного контроля над такой записью¹⁷.

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

25. "Груз" означает имущество, товары и предметы любого рода, которые перевозчик обязуется перевезти в соответствии с договором перевозки, и включает упаковку и любое оборудование и контейнер, которые не предоставляются перевозчиком или от его имени¹⁸.

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

27. "Контейнер" означает любой вид контейнера, пригодный для перевозки емкости или платформы, стандартной или любой аналогичной тары, используемых для объединения груза, а также любое вспомогательное оборудование для такой тары.

28. "Фрахт" означает вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за перевозку груза в соответствии с договором перевозки¹⁹.

29. "Домициль" означает а) место, в котором какая-либо компания или другое юридическое лицо или ассоциация физических или юридических лиц имеет свое i) уставное место пребывания или место инкорпорации или место нахождения центральной зарегистрированной конторы, в зависимости от случая, ii) место пребывания центральной администрации или iii) место ведения основной деятельности, и б) обычное местожительство физического лица²⁰.

¹⁷ Текст, содержащийся в пункте 207 документа A/CN.9/576 и одобренный для дальнейшего обсуждения в пункте 210 документа A/CN.9/576, за исключением второго предложения, которое было исключено в порядке редакционного улучшения за счет добавления выражения "в соответствии с процедурами, предусмотренными в статье 9", в конец текста проекта статьи 1(12)(ii).

¹⁸ Выражение "или исполняющей стороной" было исключено, поскольку должно быть ясно, что исполняющая сторона включается путем использования выражения "предоставляются перевозчиком или от его имени".

¹⁹ Предлагается исключить это определение с учетом исключения главы о фрахте и включения понятия "фрахт" в определение "договора перевозки", содержащееся в проекте статьи 1(1).

²⁰ Предложенные изменения к тексту, содержащемуся в пункте 115 документа A/CN.9/576.

Предлагается сделать ссылку на ассоциации, поскольку такие субъекты права зачастую имеют в собственности морские суда, но не могут быть включены в число "других юридических лиц". Слова "место инкорпорации или место нахождения зарегистрированной

30. "Компетентный суд" означает суд в Договаривающемся государстве, который в соответствии с правилами о внутреннем распределении компетенции между судами данного государства, может осуществлять компетенцию по какому-либо вопросу²¹.

Статья 2. Толкование настоящей Конвенции

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

*Статья 3. Требования в отношении формы*²²

Уведомления, подтверждение, согласие, договоренность, заявление и другие сообщения, указанные в пункте 3 статьи 19, пунктах 1-3 статьи 23, подпунктах 1(b), (c) и (d) статьи 37, подпункте 3(b) статьи 41, статье 45, пункте 3 статьи 50, пункте 1 статьи 53, подпункте (d) статьи 61, пункте 1 статьи 62, статье 66, статье 69, а также пунктах 1 и 5 статьи 89, должны составляться в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такие средства используются с согласия²³ лица, которое их направляет, и лица, которому они направляются.

Статья 4. Применимость возражений и пределов ответственности

Возражения и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, и обязательства, возлагаемые в соответствии с настоящей Конвенцией, применяются при любом иске в отношении перевозчика или морской исполняющей стороны по поводу потери или повреждения груза,

конторы" были добавлены для обеспечения определенности, поскольку понятие "уставное место" не является общепризнанным. Все эти изменения соответствуют тексту статьи 60 Постановления Совета (ЕС) № 44/2001 от 22 декабря 2000 года о юрисдикции и признании и приведении в исполнение судебных решений по гражданским и коммерческим делам [Official Journal L 12 of 16.01.2001] ("Brussels I"), из которого был взят первоначальный текст. Кроме того, Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что определения "момента получения груза", "места получения груза", "момента сдачи груза" и "места сдачи груза", ранее содержащиеся в квадратных скобках в качестве проекта статьи 1(aa) и (bb) в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, были исключены как излишние, поскольку эти термины уже указаны в тексте как необходимые в проектах статей 5, 11 и 69.

²¹ Согласовано Рабочей группой в пункте 73 документа A/CN.9/591. Та же формулировка используется в статье 5(3)(b) Конвенции о соглашениях о выборе суда 2005 года.

²² Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что данный перечень не закрыт до последующего изучения. Кроме того, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, желательно ли включить в окончательный текст пояснительное примечание о том, что любые уведомления, предусматриваемые в настоящей конвенции, которые не включены в статью 3, могут быть направлены с помощью любых способов, в том числе устно или путем обмена сообщениями данных, которые не соответствуют определению "электронного сообщения". В определении "электронного сообщения" подразумевается, что оно должно быть способным воссоздавать функцию письменных документов (см. выше сноску к определению "электронного сообщения").

²³ Выражение "прямого или косвенного", которое ранее было включено перед словом "согласия" в тексте, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, было исключено как излишнее.

охватываемого договором перевозки, или задержки в сдаче такого груза либо нарушения любого другого обязательства по настоящей Конвенции²⁴, независимо от того, основывается ли этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании²⁵.

ГЛАВА 2. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

*Статья 5. Общая сфера применения*²⁶

1. С учетом положений статьи 6 настоящая Конвенция применяется к договорам перевозки, по которым место получения груза и место сдачи груза находятся в разных государствах и порт погрузки для морской перевозки²⁷ и порт разгрузки для этой же морской перевозки находятся в разных государствах, если согласно договору перевозки в каком-либо Договаривающемся государстве находится любое одно из следующих мест²⁸:

- a) место получения груза;
- b) порт погрузки;
- c) место сдачи груза; или
- d) порт разгрузки.

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

Статья 6. Конкретные исключения

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

- a) чартеры; и
- b) договоры на использование морского судна или любого пространства на нем независимо от того, являются они чартером или нет²⁹.

²⁴ Добавление слов "нарушение любого другого обязательства", как считается, означает, что ссылка на слова "[или в связи с грузом]" является излишней.

²⁵ Проект статьи 4(2), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был исключен как излишний с учетом текста проекта статьи 19(4).

²⁶ Пересмотренный проект на основе пункта 19 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, согласованного Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 123 и 128).

²⁷ Пересмотренный проект на основе пункта 19 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, согласованного Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 123 и 128). Формулировки "морской перевозки" и "этой же морской перевозки" были вновь добавлены в текст для того, чтобы подчеркнуть морской аспект перевозки, и для большей точности.

²⁸ Выражение "согласно договору перевозки в каком-либо Договаривающемся государстве находится любое одно из следующих мест" было добавлено в конце текста вводной части для того, чтобы исключить это выражение из текста последующих подпунктов. Кроме того, подпункты, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, были разделены на отдельные пункты с целью уточнить, что каждый перечисленный компонент должен быть согласован в договоре перевозки.

²⁹ Новый проект на основе пункта 23 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, согласованного Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 129-133).

2. Настоящая Конвенция не применяется в отношении договоров перевозки при линейных перевозках, когда

а) не существует чартера или договора между сторонами на использование морского судна или любого пространства на нем независимо от того, является такой договор чартером или нет; и

б) доказательством заключения договора перевозки является транспортный документ или транспортная электронная запись, которая также свидетельствует о получении груза перевозчиком или исполняющей стороной³⁰.

*Статья 7. Применение в отношении определенных сторон*³¹

Несмотря на положения статьи 6, настоящая Конвенция применяется в отношениях между перевозчиком и фактическим грузоотправителем, грузополучателем, контролирующей стороной или держателем³², которые не являются первоначальной стороной чартера или другого договора перевозки, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции. Однако настоящая Конвенция не применяется в отношениях между первоначальными сторонами договора перевозки, исключенного согласно статье 6³³.

ГЛАВА 3. ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

Статья 8. Использование и последствия транспортных электронных записей

С учетом требований, установленных в настоящей Конвенции:

а) все, что подлежит включению в транспортный документ в соответствии с настоящей Конвенцией, может быть записано в транспортной электронной записи при условии, что выдача или последующее использование транспортной электронной записи осуществляется с согласия³⁴ перевозчика и грузоотправителя по договору; и

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

³⁰ Переработанный текст, содержащийся в пункте 23 документа A/CN.9/WG.III/WP.61 (согласованном Рабочей группой в пунктах 129-133 документа A/CN.9/594), не призван изменять смысл пункта.

³¹ Текст основан на пункте 23 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, согласованном Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 134-140).

³² Формулировка "или лицом, указанным в статье 34 (сейчас статья 33)", рассмотренная Рабочей группой в пунктах 138 и 140 документа A/CN.9/594, была исключена из пункта 23 документа A/CN.9/WG.III/WP.61 для внесения ясности, поскольку положения проекта статьи 7 будут применяться в отношении документарного грузоотправителя, указанного в проекте статьи 33, в силу того, что он является контролирующей стороной или держателем, а не потому, что он является документарным грузоотправителем.

³³ Текст из пункта 23 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 134-140), с незначительными редакционными изменениями, не влияющими на содержание проекта статьи.

³⁴ Выражение "прямого или косвенно выраженного", которое было ранее включено перед словом "согласия" в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, было исключено как излишнее.

Статья 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей

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

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

2. Процедуры, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи, указываются в договорных условиях и предусматривают возможность беспрепятственного удостоверения³⁵.

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

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

- a) держатель передает оборотный транспортный документ или все его экземпляры, если было выдано более одного экземпляра, перевозчику;
- b) перевозчик выдает держателю оборотную транспортную электронную запись, которая содержит заявление о том, что она заменяет оборотный транспортный документ; и
- c) оборотный транспортный документ утрачивает затем юридическую силу или действительность.

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

³⁵ Как отмечается в сноске 34 в документе A/CN.9/WG.III/WP.47 и как согласовано в пунктах 198-199 документа A/CN.9/576, термин "возможность беспрепятственного удостоверения" был использован для указания без излишней детализации на то, что необходимые процедуры должны быть доступны тем сторонам, которые законно заинтересованы в том, чтобы они были им известны до принятия какого-либо юридического обязательства, основанного на действительности оборотной транспортной электронной записи. Отмечалось также, что предусматриваемые системы могут функционировать таким же образом, как и существующие в настоящее время системы обеспечения наличия условий коносаментов. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о целесообразности изложения соответствующих разъяснений в примечании или в комментарии, сопровождающем проект конвенции.

- a) перевозчик выдает держателю взамен транспортной электронной записи оборотный транспортный документ, который содержит заявление о том, что он заменяет оборотную транспортную электронную запись, и
- b) транспортная электронная запись утрачивает затем юридическую силу или действительность.

ГЛАВА 4. ПЕРИОД ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья 11. Период ответственности перевозчика

1. С учетом положений статьи 12, период ответственности перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции начинается с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки и заканчивается в момент сдачи груза³⁶.

2. Моментом и местом получения груза для перевозки и сдачи груза являются момент и место, согласованные в договоре перевозки, или, если в таком договоре это не согласовано, момент и место, которые соответствуют обычаям, практике или обыкновениям в данной отрасли. В отсутствие такого соглашения в договоре перевозки или таких обычаев, практики или обыкновений:

- a) моментом и местом получения груза для перевозки являются момент и место фактической передачи груза в ведение перевозчика или исполняющей стороны; и
- b) моментом и местом сдачи груза являются момент и место разгрузки или выгрузки груза с последнего транспортного средства, на котором он перевозился в соответствии с договором перевозки³⁷.

3. Если фактический грузоотправитель обязан передать груз в месте получения груза или если перевозчик обязан передать груз в месте сдачи груза какому-либо органу или другой третьей стороне, которым в соответствии с применимым правом или нормативными актами места получения и сдачи груза должен быть передан груз и у которых перевозчик или грузополучатель, в зависимости от конкретного случая, может его получить³⁸:

- a) моментом и местом получения перевозчиком груза от такого органа или другой третьей стороны являются момент и место получения груза перевозчиком в соответствии с подпунктом 2(a) настоящей статьи; и

³⁶ Слово "грузополучателю" было исключено из этого пункта и подпункта 3(b), поскольку "сдача груза", как она упоминается в этих положениях, касается не обязательства перевозчика, а скорее фактической сдачи груза, которая определяет окончание периода перевозчика.

³⁷ Пункт 2 объединяет и заменяет прежние пункты 2 и 4 данного проекта статьи, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Это изменение носит редакционный характер и не должно влиять на содержание.

³⁸ Данный пункт предлагается Секретариатом для учета ситуации, когда фактический грузоотправитель должен передать груз какому-либо компетентному органу, например таможенному органу, до его передачи перевозчику. Кроме того, пункт 3 объединяет и заменяет прежние пункты 3 и 5 данного проекта статьи, ранее содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Это изменение носит редакционный характер и не должно влиять на содержание.

б) моментом и местом такой передачи груза в месте сдачи груза являются момент и место сдачи груза перевозчиком в соответствии с подпунктом 2(б) настоящей статьи.

4. Для целей определения периода ответственности перевозчика и с учетом пункта 2 статьи 14 договор перевозки может не предусматривать, что:

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

б) момент сдачи груза наступает до завершения его окончательной разгрузки согласно договору перевозки³⁹.

*Статья 12. Перевозка, не охватываемая договором перевозки*⁴⁰

По просьбе грузоотправителя по договору, перевозчик может согласиться выдать единый транспортный документ или транспортную электронную запись, которая включает конкретно указанную перевозку, не охватываемую договором перевозки. В таком случае [ответственность перевозчика охватывает срок действия договора перевозки и, если не согласовано иное, перевозчик, от имени грузоотправителя по договору, организует такую дополнительную перевозку, какая предусматривается данным транспортным документом или транспортной электронной записью.] [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.]⁴¹

ГЛАВА 5. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 13. Перевозка и сдача груза

Перевозчик, с учетом положений настоящей Конвенции и в соответствии с условиями договора перевозки⁴², перевозит груз до места назначения и сдает его грузополучателю.

³⁹ Пункт 4 предлагается для обеспечения того, чтобы фиктивные положения не могли быть включены в договор перевозки с целью уменьшения периода ответственности перевозчика.

⁴⁰ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, отведено ли статье 12 надлежащее место в главе 4, посвященной периоду ответственности.

⁴¹ Поскольку первое предложение варианта В настоящего проекта статьи в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 было призвано лишь уточнить пункт 1 варианта А, оба варианта были объединены в один вариант, где текст в квадратных скобках во втором предложении соответствует двум альтернативным подходам: в первом случае обязательство перевозчика проявлять надлежащую осмотрительность при организации дополнительной перевозки заменено обязательством соблюдать требования, которые будут согласованы в договоре перевозки или любой другой договоренности, а во втором случае сохранено требование о надлежащей осмотрительности со стороны перевозчика.

⁴² Предложенное исключение слов "[надлежащим образом и тщательно]" как излишних и являющихся повтором, поскольку слова "с учетом положений настоящей Конвенции" уже включают перевозку груза надлежащим образом и тщательно. Кроме того, проект статьи 13 призван установить общее обязательство, которое усиливается в последующих статьях.

Статья 14. Конкретные обязательства

1. Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определено в статье 11 и с учетом статьи 26, обеспечивает надлежащее и тщательное получение⁴³, погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним, а также его разгрузку и сдачу.

2. Невзирая на положения пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для других положений главы 5 и глав 6-8⁴⁴, стороны могут согласовать, что погрузка, обработка, укладка или разгрузка груза должны выполняться грузоотправителем по договору, любой стороной, указанной в пункте 1 статьи 34, контролирующей стороной или грузополучателем. Такое соглашение упоминается в договорных условиях.

Статья 15. Груз, который может стать опасным⁴⁵

Невзирая на положения статей 13, 14 и пункта 1 статьи 16, перевозчик или исполняющая сторона может отказаться получать или производить погрузку и может принять такие другие меры, какие являются разумными, включая выгрузку, уничтожение или обезопасивание груза, если данный груз представляет или, как можно предполагать, будет представлять реальную опасность для людей, имущества или окружающей среды в период ответственности перевозчика⁴⁶.

Статья 16. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса

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

- a) обеспечения и поддержания мореходного состояния морского судна;
- b) надлежащего укомплектования экипажа⁴⁷, оснащения и обеспечения судна и поддержания такого укомплектования экипажа⁴⁸, оснащения и обеспечения морского судна в течение всего рейса; и
- c) обеспечения и поддержания надлежащего состояния и безопасности трюмов и всех других частей морского судна, на котором перевозится груз, включая любые контейнеры, предоставленные перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его получения, перевозки и обеспечения сохранности.

⁴³ Слова "получение" и "сдача" были добавлены для обеспечения их признания в качестве обязательств перевозчика.

⁴⁴ Начальная фраза "Невзирая на положения пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для других положений главы 5 и глав 6-8," добавлена для большей ясности формулировки.

⁴⁵ Пересмотренный текст этого проекта статьи объединяет вариант А и вариант В, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

⁴⁶ Понятие "неправомерной или неприемлемой опасности" для окружающей среды, которое содержится в тексте в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, было заменено понятием "опасности для окружающей среды" с целью придать этому стандарту более объективный характер.

⁴⁷ Как отмечается в сноске 56 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, слово "man" в английском тексте было заменено нейтральным с гендерной точки зрения словом "crew".

⁴⁸ Там же.

[2. Невзирая на положения статей 13, 14 и пункта 1 статьи 16, перевозчик или исполняющая сторона может пожертвовать грузом, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях защиты от неизбежной опасности для человеческой жизни или другого имущества, являющегося элементом единого предприятия.]⁴⁹

ГЛАВА 6. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПОТЕРЮ ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА, ИЛИ ЗАДЕРЖКУ В ЕГО СДАЧЕ

*Статья 17. Основания ответственности*⁵⁰

1. Перевозчик несет ответственность за потерю или повреждение груза, а также задержку в его сдаче, если истец докажет, что потеря, повреждение или задержка или же вызвавшее их или способствовавшее им событие или обстоятельство⁵¹ имели место в период ответственности перевозчика, как это определено в главе 4.

2. Перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности согласно пункту 1 настоящей статьи, если он докажет, что причина или одна из причин потери, повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в пункте 1 статьи 18.

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

- a) непреодолимая сила;
- b) риски, опасности и несчастные случаи на море или в других судоходных водах;
- c) война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстания и народные волнения;
- d) карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, публичных органов, правителей или людей или создаваемые ими препятствия,

⁴⁹ Как отмечается в пункте 157 документа A/CN.9/544, Рабочая группа решила сохранить проект статьи 16 (2) в квадратных скобках в его нынешнем месте в целях рассмотрения на более позднем этапе вопроса о целесообразности его переноса в главу 17, касающуюся общей аварии.

⁵⁰ Отредактированный текст, содержащийся в пунктах 31 и 75 документа A/CN.9/572, в целом принятый в пунктах 33 и 80 документа A/CN.9/572 и опубликованный в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Новая редакция данного проекта статьи, полностью взятого из предыдущего одобренного текста, лишь призвана улучшить формулировку проекта статьи за счет упрощения ее структуры и ни в коей мере не затрагивает ее содержание.

⁵¹ Слово "событие" было заменено фразой "событие или обстоятельство" для единообразия формулировок, используемых в проекте статьи, и большей точности. Во всем тексте проекта статьи принята единообразная формулировка "событие или обстоятельство".

включая задержание, арест или конфискацию не по вине перевозчика или любого лица, указанного в пункте 1 статьи 18⁵²;

- e) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;
- f) пожар на судне;
- g) скрытые дефекты [морского судна] [транспортных средств]⁵³, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной осмотрительности;
- h) действие или бездействие грузоотправителя по договору [, фактического грузоотправителя]⁵⁴ или любого лица, указанного в пункте 1 статьи 34⁵⁵, контролирующей стороны или грузополучателя;
- i) погрузка, обработка, укладка или разгрузка⁵⁶ груза, выполненные на основании соглашения, достигнутого в соответствии с пунктом 2 статьи 14, если только перевозчик [или исполняющая сторона] не осуществляет такую деятельность от имени грузоотправителя по договору;
- j) потеря объема или веса либо любая другая потеря или повреждение, возникшие из-за внутренне присущих грузу дефектов, природы или скрытых недостатков груза;
- k) недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки, которые произведены не перевозчиком [или не от его имени];
- l) спасание или попытки спасания жизни на море;
- m) разумные меры по спасанию или попытки спасания имущества на море;
- n) разумные меры или попытки избежать ущерба окружающей среде;
- o) действия перевозчика⁵⁷ во исполнение правомочий, предусмотренных в статье 15 и пункте 2 статьи 16⁵⁸.

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

⁵² Потребуется дополнительно изучить вопрос о необходимости ссылки на пункт 1 статьи 18.

⁵³ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, какой из терминов в квадратных скобках следует оставить в этом пункте.

⁵⁴ Рабочая группа, возможно, пожелает решить вопрос о том, призван ли проект статьи 34 включать "фактического грузоотправителя" или же его следует прямо включить в проект статьи 34, если такова цель. Если проект статьи 34 включает "фактического грузоотправителя", то эта ссылка не нужна.

⁵⁵ Потребуется дополнительно изучить вопрос о необходимости ссылки на статью 34.

⁵⁶ Слово "разгрузка" предлагается для соответствия формулировке проекта статьи 14.

⁵⁷ Выражение "или исполняющей стороны", содержащееся после слова "перевозчика" в тексте в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, было исключено как излишнее, поскольку исполняющая сторона не обладает правомочиями согласно проектам статей 15 и 16.

⁵⁸ Квадратные скобки вокруг данного проекта пункта были сняты, и была исключена как излишняя фраза "когда груз стал представлять опасность для людей, имущества или окружающей среды или был принесен в жертву" в свете проведенных Рабочей группой обсуждений проектов статей 15 и 32 (см. A/CN.9/510, пункты 128-130, A/CN.9/591, пункты 157-170, и A/CN.9/594, пункты 195-198).

а) вина перевозчика или какого-либо лица, указанного в пункте 1 статьи 18, вызвала событие или обстоятельство, на которое ссылается перевозчик, или способствовала ему; или

б) иное событие или обстоятельство, чем перечисленные в пункте 3 настоящей статьи, способствовало потере, повреждению или задержке, и перевозчик не сможет доказать, что это событие или обстоятельство не может быть отнесено на счет его вины или вины любого лица, указанного в пункте 1 статьи 18.

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

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

б) перевозчик не сможет доказать ни то, что потеря, повреждение или задержка не были вызваны любым из событий или обстоятельств, указанных в подпункте 5(а) настоящей статьи, ни то, что он выполнил свое обязательство проявлять надлежащую осмотрительность согласно пункту 1 статьи 16.

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

Статья 18. Ответственность перевозчика за других лиц⁵⁹

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

а) любой исполняющей стороны; и

б) любого другого лица⁶⁰, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязательства перевозчика в соответствии с договором перевозки, в той

⁵⁹ Бывший проект статьи 18, размещенный сразу перед настоящим положением в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был исключен с учетом проведенных Рабочей группой обсуждений проекта статьи 28 (A/CN.9/594, пункт 186). Вводная формулировка пункта 1, содержащаяся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, "С учетом положений пункта 4 статьи 20", была исключена в качестве редакционного улучшения во избежание излишних перекрестных ссылок.

⁶⁰ Выражение "включая служащих, агентов и субподрядчиков исполняющей стороны", содержавшееся после слова "лица" в тексте в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, было исключено как излишнее, поскольку это выражение включено в определение "исполняющей стороны" в проекте статьи 1 (6)

степени, в какой это лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под наблюдением или контролем перевозчика⁶¹.

[2. Перевозчик несет ответственность в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи только в том случае, если действие или бездействие исполняющей стороны или другого лица относится к сфере его контракта, служебных обязанностей или агентских функций.]⁶²

Статья 19. Ответственность морских исполняющих сторон

1. Морская исполняющая сторона [, которая первоначально получила груз для перевозки в Договариваемом государстве, или окончательно сдала его в Договариваемом государстве, или осуществляла мероприятия в отношении груза в одном из портов Договариваемого государства,]⁶³:

а) несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, и пользуется правами и иммунитетами перевозчика, предусмотренными в настоящей Конвенции, если событие, вызвавшее потерю, повреждение или задержку, произошло в период между прибытием груза в порт погрузки на морское судно и его убытием из порта разгрузки с морского судна, когда груз находится в ее ведении и в любой другой момент в той степени, в какой она участвует в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки; и

б) несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, на которое она возложила исполнение любых обязательств перевозчика согласно договору перевозки⁶⁴.

⁶¹ Выражение "как если бы такие действия или бездействие являлись действиями или бездействием перевозчика", содержащееся в тексте в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, было исключено как излишнее.

⁶² Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об исключении данного пункта, так как он может привести к возникновению проблем доказывания в некоторых правовых системах, в которых, например, имелись случаи, когда служащие, вызвавшие пожар из-за неосторожного курения или расхищавшие груз, признавались действовавшими вне сферы своих служебных обязанностей или трудового договора. Если этот пункт будет исключен, то вопрос о том, что должно входить в сферу служебных обязанностей, будет решаться в соответствии с нормами внутреннего права. Аналогичный подход следует применить и в отношении пункта 2 проекта статьи 34.

⁶³ Выражение "которая первоначально получила груз для перевозки в Договариваемом государстве, или окончательно сдала его в Договариваемом государстве" было включено в качестве более предпочтительного варианта по сравнению с отдельным пунктом 5, содержащимся в пункте 44 документа A/CN.9/WG.III/WP.61 и согласованным Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 140-145). Текст пункта 5, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, имел следующую формулировку: "5. Настоящая статья не применяется, если только место, в котором груз первоначально был получен морской исполняющей стороной, или место, в котором груз был окончательно сдан морской исполняющей стороной, не находится в Договариваемом государстве". Кроме этого, в качестве редакционного улучшения для дальнейшего уточнения формулировки данного положения было добавлено выражение "или осуществляла все мероприятия в отношении груза в одном порту Договариваемого государства".

⁶⁴ В качестве редакционного улучшения и для соответствия проекту статьи 19 бывший проект статьи 20(1)(a) и (b), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был объединен в

2. [Морская исполняющая сторона несет ответственность в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи только в том случае, если действие или бездействие соответствующего лица относится к сфере ее контракта, служебных обязанностей или агентских функций.]⁶⁵

3. Если перевозчик соглашается взять на себя какие-либо другие обязательства, помимо обязательств, возлагаемых на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, или соглашается с тем, что его ответственность превышает пределы, установленные в соответствии со статьями 63, 62⁶⁶ и пунктом 5 статьи 25, то морская исполняющая сторона не связана таким соглашением, если только морская исполняющая сторона прямо не соглашается взять на себя такие обязательства или такие пределы ответственности.

4. Если иск⁶⁷ [предъявляется морской исполняющей стороне]⁶⁸ [предъявляется служащему или агенту перевозчика или морской исполняющей стороны,]⁶⁹ [предъявляется какому-либо лицу, помимо перевозчика, указанному в пункте 1 статьи 18 и подпункте 1(а) настоящей статьи]⁷⁰, такое лицо имеет право воспользоваться возражениями и пределами ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик в соответствии с настоящей Конвенцией, если [оно докажет, что]⁷¹ оно действовало в пределах своего контракта, служебных обязанностей или агентских функций].

один пункт, а бывший проект статьи 20(3), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был перенесен и стал подпунктом (b) проекта статьи 19(1).

⁶⁵ В качестве редакционного улучшения и для соответствия проекту статьи 18 последнее предложение текста бывшего проекта статьи 20(1)(b), содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, было перенесено в проект статьи 19(2). Эта формулировка была взята в квадратные скобки для отражения статуса аналогичных выражений в других местах текста. См. также сноску 62 выше к проекту статьи 18(2) и сноску 110 ниже к проекту статьи 34(2).

⁶⁶ Как отмечается в сноске 69 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, Рабочая группа приняла к сведению предложение, имеющее своей целью ограничить ссылку на проект статьи 62, поскольку было указано, что, хотя ссылка на пункты 1, 3 и 4 проекта статьи 62 является приемлемой, на пункт 2 проекта статьи 62 ссылаться не следует, поскольку исполняющая сторона не несет ответственности в случае нелокализованного ущерба. Рабочая группа решила, что ей, возможно, потребуется провести дальнейшее обсуждение этого вопроса после принятия решения относительно включения пункта 2 проекта статьи 62 в проект конвенции.

⁶⁷ Выражение "в соответствии с настоящей Конвенцией" было исключено из текста, содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, для расширения применения этого положения, которое ранее ограничивалось использованием выражения "в соответствии с настоящей Конвенцией" в конце текста этого подпункта.

⁶⁸ Этот подход был ранее отражен в варианте А бывшего проекта статьи 20(4), содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

⁶⁹ Этот подход отражает подход, принятый в бывшем проекте статьи 4(2), содержавшемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

⁷⁰ Этот подход отражает подход, принятый в варианте В бывшего проекта статьи 20(4), содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Кроме того, выражение "включая служащих или агентов заключившего договор перевозчика или морской исполняющей стороны", содержавшееся в этом положении в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, было исключено для учета включения этого понятия в определение "морской исполняющей стороны" в проекте статьи 1.

⁷¹ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли исключить взятый в скобки текст для уменьшения бремени доказывания, возлагаемого на лицо, которое

Статья 20. Солидарная ответственность и взаимный зачет

1. Если ответственность за потерю, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон, то их ответственность является солидарной [при которой каждая такая сторона несет ответственность за возмещение всей суммы такой потери, повреждения или задержки без ущерба для любого права регрессного иска, которым она может обладать по отношению к другим несущим ответственность сторонам,]⁷² но только в пределах, предусмотренных в статьях 25, 62 и 63.

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

[3. Если истец получает от неморской исполняющей стороны возмещение ущерба от потери, повреждения или задержки в сдаче груза, сумма, полученная истцом, зачитывается против любого последующего иска о возмещении ущерба от данной потери, повреждения или задержки, который истец предъявляет перевозчику или морской исполняющей стороне.]⁷³

Статья 21. Задержка в сдаче груза

Задержка в сдаче груза имеет место, если груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения срока, прямо определенного соглашением, или, в отсутствие такого соглашения – до истечения срока, который было бы разумно требовать от осмотрительного перевозчика с учетом условий договора, обычаев, практики и обыкновений в данной отрасли⁷⁴ и конкретных обстоятельств рейса.

вправе требовать преимущество от использования возражения на основании предела ответственности перевозчика.

⁷² Как отмечается в пунктах 12 и 17 документа A/CN.9/552, формулировка, заключенная в квадратные скобки, была 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").

⁷³ Как отмечается в пунктах 14 и 17 документа A/CN.9/552, был подготовлен пересмотренный проект в ожидании дальнейшего обсуждения вопроса о разработке унифицированного правила по вопросу о взаимном зачете или возможности передачи этого вопроса в сферу внутреннего права. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, является ли этот пункт необходимым и нельзя ли его исключить. Кроме того, если Рабочая группа решит исключить определение "неморской исполняющей стороны", то формулировку "неморской исполняющей стороне" можно было бы заменить формулировкой "иной исполняющей стороне, помимо морской исполняющей стороны".

⁷⁴ Для обеспечения соответствия другим положениям проекта Конвенции, таким как проект статьи 11, выражение "обычаев, практики и обыкновений в данной отрасли" было включено

Статья 22. Исчисление возмещения

1. С учетом положений статьи 62 сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за потерю или повреждение груза, исчисляется путем ссылки на стоимость такого груза в месте и в момент сдачи груза, установленных в соответствии со статьей 11.

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

3. В случае потери или повреждения груза перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, за исключением случаев, когда перевозчик и грузоотправитель по договору договорились исчислять возмещение иным способом в пределах, указанных в главе 19.

Статья 23. Уведомление о потере, повреждении или задержке

1. В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если только уведомление о потере или повреждении груза⁷⁵, указывающее на общий характер такой потери или повреждения, не направлено⁷⁶ перевозчику или исполняющей стороне, которая сдала груз, до или в момент сдачи груза или, если потеря или повреждение не являются очевидными, в течение [трех рабочих дней] [семи дней] [семи рабочих дней в месте сдачи груза] [семи календарных дней] после сдачи груза. Такое уведомление не требуется в отношении потери или повреждения, установленных в ходе совместной проверки груза лицом, которому он был сдан⁷⁷, и перевозчиком или морской исполняющей стороной, на которую возлагается ответственность⁷⁸.

2. Никакое возмещение не подлежит уплате в соответствии со статьями 21 и 63, если уведомление об ущербе, обусловленном задержкой, не было направлено перевозчику в течение 21 календарного дня после сдачи груза.

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

вместо выражения "особенностей вида транспорта", содержащегося в этом положении в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

⁷⁵ Слова "или в связи с грузом" были исключены как излишние в этом пункте.

⁷⁶ Выражение "[грузополучателем или от его имени]" было исключено из текста для уточнения формулировки, поскольку значение имеет не отправитель, а сам факт поступления уведомления.

⁷⁷ Термин "грузополучатель" был заменен выражением "лицо, которому он был сдан", с целью разъяснить, что в этом положении имеется в виду совместная проверка лицом, которое получает груз, но которое фактически может и не быть грузополучателем в правовом смысле.

⁷⁸ В текст было решено включить вариант А пункта 1, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, так как он имеет более удачную формулировку, не отличаясь по смыслу, и более понятен, чем вариант В.

имеет ту же силу, как если бы оно было направлено морской исполняющей стороне.

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

ГЛАВА 7. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНКРЕТНЫХ СТАДИЙ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 24. Отклонение от курса во время морской перевозки

Если в соответствии с внутренним правом отклонение судна от курса является нарушением обязательств перевозчика, такое отклонение само по себе не лишает перевозчика или морскую исполняющую сторону любого возражения или ограничения, предусмотренных настоящей Конвенцией, кроме как в той мере, в какой это предусмотрено в статье 64⁷⁹.

*Статья 25. Палубный груз на морских судах*⁸⁰

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

- a) такая перевозка требуется в соответствии с законодательством; или
- b) он перевозится в контейнерах или на контейнерах⁸¹ на палубе, которая специально предназначена для перевозки таких контейнеров; или
- c) перевозка на палубе осуществляется в соответствии с договором перевозки или⁸² обычаями, обыкновениями и практикой в данной отрасли.

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

⁷⁹ Варианты А и В, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, были исключены как вводящие в заблуждение из-за того, что они дублируют проекты статей 17(3)(l) и (m) и, как можно считать, устанавливают вносящие путаницу разные стандарты. Текст, который был заменен, основывается на том, что ранее содержалось в сносках 105 и 424 в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и что было сочтено предпочтительной формулировкой.

⁸⁰ В текст данного проекта статьи, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, были внесены изменения редакционного характера, призванные уточнить текст, не изменяя его содержание.

⁸¹ Выражение "[приспособленных для перевозки груза на палубе]" было исключено как излишнее.

⁸² Квадратные скобки, в которые ранее было взято выражение "договором перевозки или", были сняты, поскольку они были добавлены в преддверии рассмотрения Рабочей группой вопросов, касающихся права заключать договоры, согласно пункту 106 документа A/CN.9/552, и такое рассмотрение уже было проведено.

с его перевозкой на палубе, если груз перевозится в соответствии с подпунктами 1(а) или (с) настоящей статьи⁸³.

3. Если груз перевозился на палубе в иных случаях, чем случаи, допускаемые согласно пункту 1 настоящей статьи, то перевозчик несет ответственность за потерю или повреждение груза или задержку в его сдаче, которые исключительно вызваны его перевозкой на палубе, и не имеет права на возражения, предусмотренные в статье 17.

4. Перевозчик не имеет права ссылаться на подпункт 1(с) настоящей статьи в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, если только в договорных условиях не указано, что груз может перевозиться на палубе⁸⁴.

[5. Если перевозчик и грузоотправитель по договору [прямо] договорились о том, что груз будет перевозиться в трюме, то перевозчик не имеет права на ограничение своей ответственности за любую потерю или повреждение груза или задержку в его сдаче [, вызванных [исключительно] [в той мере, в какой такой ущерб вызван] их перевозкой на палубе]⁸⁵.]⁸⁶

Статья 26. Перевозка до или после морской перевозки⁸⁷

1. Если потеря или повреждение груза или событие или обстоятельства, ведущие к задержке в его сдаче, возникают в период ответственности перевозчика, однако только до момента его погрузки на морское судно или только после момента его выгрузки из морского судна, то положения настоящей Конвенции не имеют преимущественной силы по сравнению с положениями другого международного документа⁸⁸ [или внутреннего права], которые на момент такой потери, повреждения или события или обстоятельства, ведущего к задержке:

а) [вариант А подпункта (а)]: в соответствии с положениями такого международного документа [или внутреннего права] применяются в

⁸³ Как отмечается в пунктах 108 и 109 документа A/CN.9/552, пункт 2, возможно, потребуются более подробно рассмотреть при обсуждении проекта пункта 17(6), однако изменения к пункту 17(6) могут снять необходимость его рассмотрения.

⁸⁴ Как отмечается в пунктах 110 и 111 документа A/CN.9/552, обсуждение этого пункта, который ранее содержался в качестве проекта статьи 26(3) в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56, и вопроса о том, следует ли распространить его действие на третьи стороны, полагающиеся на необоротные транспортные документы и транспортные электронные записи, будет продолжено после обсуждения вопросов, касающихся прав третьих сторон и права заключать договоры.

⁸⁵ Как отмечается в пунктах 113-114 и 117 документа A/CN.9/552, формулировка "вызванных исключительно их перевозкой на палубе" была заключена в квадратные скобки. Был добавлен еще один вариант.

⁸⁶ Как отмечается в пунктах 116 и 117 документа A/CN.9/552, пункт 5 был заключен в квадратные скобки в целях обсуждения на одной из будущих сессий и дальнейшего изучения вопроса о взаимосвязи этого пункта с проектом статьи 64.

⁸⁷ Новая редакция проекта пункта 1 настоящей статьи, содержащегося в документе A/CN.9/ WG.III/ WP.56, призвана улучшить только формулировку данного положения, не изменяя его содержания.

⁸⁸ Слово "конвенция" было заменено словом "документ" здесь и в подпунктах 1(а) и (с) для того, чтобы охватить обязательные постановления региональных организаций.

отношении всех или любых видов деятельности перевозчика в соответствии с договором перевозки в течение этого периода⁸⁹;

[вариант В подпункта (а): в соответствии с положениями такого международного документа [или внутреннего права] применяются в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика, если грузоотправитель по договору заключил с перевозчиком отдельный и прямой договор, касающийся конкретной стадии перевозки, на которой возникли потеря или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущее к задержке в его сдаче;⁹⁰]

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

c) не могут быть нарушены на основании договора⁹¹ либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю по договору, согласно такому документу [или внутреннему праву].

[2. Пункт 1 настоящей статьи не затрагивает применения пункта 2 статьи 62⁹².]

[3. За исключением случаев, когда иное предусмотрено в [пункте 1 настоящей статьи и пункте 2 статьи 62], ответственность перевозчика и морской исполняющей стороны за потерю или повреждение груза или задержку в его сдаче регулируется исключительно положениями настоящей Конвенции.⁹³]

⁸⁹ Вариантом А является текст бывшего проекта статьи 27(1)(b)(i), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, с незначительными редакционными улучшениями. Кроме того, как указывается в пункте 55 документа A/CN.9/WG.III/WP.21, взятый в квадратные скобки текст "[независимо от того, требуется ли выдача какого-либо конкретного документа, с тем чтобы такая международная конвенция являлась применимой]" отражал ситуацию в соответствии с Конвенцией о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом 1980 года ("Конвенция КМЖП"). После вступления Протокола 1999 года об изменениях в Конвенцию КМЖП в силу в июле 2006 года текст в скобках был исключен из обоих вариантов.

⁹⁰ Вариант В основывается на предложении редакционного характера, изложенном в пункте 224 документа A/CN.9/616 и согласованном в пункте 228.

⁹¹ Слово "частного" перед словом "договора" было исключено как излишнее.

⁹² В случае исключения пункта 62(2) данный пункт должен быть также исключен.

⁹³ Пункт 3, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был заменен текстом, изложенным в пункте 36 документа A/CN.9/WG.III/WP.78, рассмотренном Рабочей группой в пунктах 233 и 235 документа A/CN.9/616. Хотя текст этого пункта был изменен, он призван служить достижению той же цели, что и предыдущий текст, который являлся, как указано в пункте 54 документа A/CN.9/WG.III/WP.21, положением коллизионного права, призванным обеспечить применимость конвенций о внутренних перевозках.

ГЛАВА 8. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕД ПЕРЕВОЗЧИКОМ

Статья 27. Сдача груза к перевозке⁹⁴

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

[2. Если перевозчик и грузоотправитель по договору достигли соглашения, указанного в пункте 2 статьи 14, то грузоотправитель по договору надлежащим образом и тщательно производит погрузку, обработку, укладку или разгрузку груза.]

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

Статья 28. Обязательство грузоотправителя по договору и перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций

Без ущерба для обязательств грузоотправителя по договору, установленных в статье 30, перевозчик и грузоотправитель по договору отвечают на просьбы друг друга о предоставлении информации и инструкций, требуемых для надлежащей обработки и перевозки груза, если такая информация имеется в распоряжении запрашиваемой стороны или предоставление таких инструкций входит в пределы разумной компетенции запрашиваемой стороны и если такая информация и инструкции не могут быть разумно получены запрашивающей стороной из другого источника⁹⁵.

Статья 29. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов⁹⁶

1. Грузоотправитель по договору своевременно предоставляет перевозчику информацию, инструкции и документы, имеющие отношение к

⁹⁴ Пересмотренный текст, призванный упростить формулировку настоящей статьи (см. пункты 113 и 120 документа A/CN.9/591) с учетом формулировок, содержащихся в сносках 116 и 435 в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, а также уточнить, что проект пункта 1 касается состояния самого груза и его упаковки, в то время как проекты пунктов 2 и 3 касаются надлежащей укладки груза. В проекте пункта 2 рассматривается ситуация, когда в соответствии с проектом статьи 14(2) было достигнуто соглашение относительно условий FIO(S).

⁹⁵ Пересмотренный проект на основе варианта C, содержащегося в пункте 14 документа A/CN.9/WP.67, согласованного Рабочей группой (A/CN.9/594, пункт 186). Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли включать этот проект статьи с учетом содержания проекта статьи 29.

⁹⁶ Пересмотренный проект на основе пункта 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.69 с добавлением элементов варианта A из пункта 20 документа A/CN.9/WG.III/WP.67, согласованных Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 187-194).

грузу, которые не могут быть разумно получены перевозчиком из другого источника и которые разумно⁹⁷ необходимы для:

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

б) соблюдения перевозчиком норм, положений или других требований публичных⁹⁸ органов в связи с предполагаемой перевозкой при условии, что перевозчик своевременно сообщает грузоотправителю по договору о необходимой ему информации, инструкциях и документах.

2. Ничто в настоящей статье не затрагивает любое конкретное обязательство в отношении предоставления определенной информации, инструкций и документов в соответствии с нормами, положениями и другими требованиями публичных органов в связи с предполагаемой перевозкой.

*Статья 30. Основания ответственности грузоотправителя
по договору перед перевозчиком*

1. [Вариант А первого предложения текста⁹⁹: Грузоотправитель по договору несет ответственность за потерю¹⁰⁰ или повреждение, понесенные перевозчиком, [включая потерю или повреждение, причиненные задержкой,] если перевозчик докажет, что такая потеря или повреждение были причинены грузом¹⁰¹ или нарушением обязательств грузоотправителя по договору, предусмотренных статьей 27 и подпунктами 1 (а) и (б) статьи 29.] [Вариант В первого предложения текста¹⁰²: грузоотправитель по договору несет перед перевозчиком ответственность за потерю, [или] повреждение [или задержку], причиненные нарушением его обязательств по статьям 27 и 29, при условии, что такая потеря, [или] повреждение [или задержка] обусловлены виной грузоотправителя по договору или любого лица, указанного в статье 34.] За исключением случаев, предусмотренных в статьях 31 и 32, грузоотправитель по договору полностью или частично освобождается от ответственности, если он докажет, что причина или одна из причин потери

⁹⁷ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об исключении второго слова "разумно", поскольку слово "необходимы" может считаться достаточным.

⁹⁸ Выражение "публичные органы" было включено в пункты 1 и 2 этого проекта статьи в редакционных целях и целях перевода, а также с учетом его использования в проекте статьи 17(3)(d).

⁹⁹ Пересмотренный проект, основанный на результатах обсуждений, проведенных Рабочей группой на ее шестнадцатой сессии (A/CN.9/591, пункты 136-153). Из настоящего проекта были исключены варианты А и В бывшего пункта 2, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, а также бывший пункт 3, при этом положения вариантов А и В пункта 2 о строгой ответственности за предоставление точной информации были перенесены в проект статьи 31 бис в качестве нового положения. Текст варианта А пункта 1 отражает статью 17(1).

¹⁰⁰ Такая потеря может включать потерю, причиненную задержкой.

¹⁰¹ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, является ли выражение "причинены грузом" надлежащим в этом контексте.

¹⁰² Вариант В взят из текста, содержащегося в пункте 25 документа A/CN.9/WG.III/WP.67, к которому было добавлено второе предложение из варианта А для упрощения применения проекта пункта 2.

[, или] повреждения [или задержки] не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34.

2. Если грузоотправитель по договору частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, то грузоотправитель по договору несет ответственность только в той части, в какой такая потеря [, или] повреждение [или задержка] может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34¹⁰³.

Статья 31. Информация для формулирования договорных условий¹⁰⁴

1. Грузоотправитель по договору своевременно предоставляет перевозчику достоверную информацию, необходимую для формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или транспортных электронных записей, включая условия, указанные в подпунктах 1(a), (b) и (c) статьи 37, наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем по договору в договорных условиях, наименование грузополучателя, если таковое имеется, и наименование лица, приказу которого должен быть выдан транспортный документ или транспортная электронная запись, если таковое имеется.

2. Считается, что грузоотправитель по договору гарантировал достоверность информации, предоставляемой согласно пункту 1 настоящей статьи, на момент ее получения перевозчиком. Грузоотправитель по договору возмещает перевозчику ущерб от любой потери, [или] повреждения [или задержки], явившийся результатом недостоверности такой информации или документов.

Статья 32. Специальные правила об опасном грузе¹⁰⁵

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

а) грузоотправитель по договору уведомляет перевозчика об опасной природе или характере груза своевременно до сдачи груза фактическим грузоотправителем перевозчику или исполняющей стороне. Если грузоотправитель по договору не делает этого и перевозчик или исполняющая сторона не узнают как-либо иначе об опасной природе или характере груза, то грузоотправитель по договору несет перед перевозчиком ответственность за любую потерю, [или] повреждение [или задержку] и расходы, явившиеся результатом [перевозки такого груза] [непредоставления такой информации]; и

¹⁰³ Пункт 2 содержит новое положение, составленное по аналогии с заключительным пунктом проекта статьи 17(6) и призванное обеспечить одинаковый подход к грузоотправителю по договору и перевозчику в этом отношении.

¹⁰⁴ Перенесено в отдельное положение из подпункта (c) бывшего проекта статьи 30, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и согласованного Рабочей группой (см. A/CN.9/591, пункты 148 и 153).

¹⁰⁵ Пересмотренный проект на основе текста, содержащегося в пункте 31 документа A/CN.9/WG.III/WP.67, за исключением пункта 4, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 195-198).

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

Статья 33. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору документарным грузоотправителем¹⁰⁶

1. Документарный грузоотправитель¹⁰⁷ несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей главой и согласно статье 57, и пользуется правами и иммунитетами грузоотправителя по договору, предусмотренными в настоящей главе и главе 14.

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

Статья 34. Ответственность грузоотправителя по договору за других лиц¹⁰⁸

1. Грузоотправитель по договору несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, включая служащих, агентов и субподрядчиков, которому он поручил исполнение любого из своих обязательств, как если бы такие действия или бездействие являлись его собственными действиями или бездействием [, однако грузоотправитель по договору не несет ответственности за действия или бездействие перевозчика или исполняющей стороны, действующей от имени перевозчика, которой он поручил исполнение своих обязательств по настоящей главе]¹⁰⁹.

[2. Грузоотправитель по договору несет ответственность согласно пункту 1 настоящей статьи только в том случае, если действие или бездействие

¹⁰⁶ Изменения в настоящем проекте статьи согласованы в пунктах 171-175 документа A/CN.9/591.

¹⁰⁷ Первое предложение текста этого проекта пункта, содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, было перенесено в проект статьи 1(10) в качестве определения "документарного грузоотправителя".

¹⁰⁸ Пересмотренный проект на основе пункта 41 документа A/CN.9/WG.III/WP.55, согласованного Рабочей группой (A/CN.9/591, пункты 178-180). Как отмечалось в отношении проекта статьи 17(3)(h), Рабочая группа, возможно, пожелает решить, включает ли проект статьи 34 "фактического грузоотправителя" и следует ли прямо указать на это в проекте статьи 34, если такова цель.

¹⁰⁹ Текст в квадратных скобках, первоначально находившийся в пункте 2 данного проекта статьи в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был перенесен в пункт 1, чтобы отразить структуру текста проекта статьи 18. Текст в квадратных скобках должен был касаться условий FIO(S), о которых говорится в проекте статьи 14(2), однако ссылка в проекте статьи 17(3)(i) на фактическое исполнение обязательств грузоотправителем по договору любым лицом, указанным в статье 35 (сейчас проект статьи 34) или другими сторонами была исключена в пользу формулировки "выполненные на основании соглашения, достигнутого в соответствии с пунктом 2 статьи 14, если только перевозчик [или исполняющая сторона] не осуществляет такую деятельность от имени грузоотправителя по договору".

соответствующего лица относятся к сфере его контракта, служебных обязанностей или агентских функций.]]¹¹⁰

*Статья 35. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору*¹¹¹

Положение договора перевозки, которое 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 наступления определенного момента времени, недействительно:

- a) в отношении любой предусмотренной в настоящей главе ответственности грузоотправителя по договору или лица, указанного в статье 35; или
- b) в отношении любых сумм, подлежащих уплате перевозчику в соответствии с договором перевозки, кроме как в той мере, в какой перевозчик обладает надлежащим обеспечением в отношении уплаты таких сумм.
- [c) в той мере, в какой это противоречит подпункту (d)(iii) статьи 61¹¹².]

ГЛАВА 9. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

*Статья 36. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи*¹¹³

Если только грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились о неиспользовании транспортного документа или транспортной электронной записи или их неиспользование не соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли, при сдаче груза к перевозке перевозчику или исполняющей стороне:

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

¹¹⁰ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об исключении данного пункта, так как он может привести к возникновению проблем доказывания в некоторых правовых системах, в которых, например, имелись случаи, когда служащие, вызвавшие пожар из-за неосторожного курения или расхищавшие груз, признавались действовавшими вне сферы своих служебных обязанностей или трудового соглашения. Если этот пункт будет исключен, вопрос о том, что должно входить в сферу служебных обязанностей, будет решаться в соответствии с нормами национального права. Аналогичный подход следует применить и в отношении пункта 2 проекта статьи 18.

¹¹¹ Прежний пункт 43(2) документа A/CN.9/WG.III/WP.32, перенесенный из исключенной главы 9 о фрахте.

¹¹² Пункт (c) можно исключить, если работа над главой о передаче прав будет отложена на более поздний срок.

¹¹³ Проект статьи с изменениями, согласованными Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 223 и 224). Дополнительные редакционные предложения были внесены для уточнения вопроса о применимости обычаев, практики и обыкновений в данной отрасли.

b) грузоотправитель по договору или, если грузоотправитель по договору дает на то свое согласие¹¹⁴, документарный грузоотправитель имеет право на получение от перевозчика, по выбору грузоотправителя по договору, соответствующего оборотного или необоротного транспортного документа или, с учетом подпункта (а) статьи 8, оборотной или необоротной транспортной электронной записи, если только грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились о неиспользовании оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи или их неиспользование соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли¹¹⁵.

*Статья 37. Договорные условия*¹¹⁶

1. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанной в статье 36, должны включать следующую информацию, предоставленную грузоотправителем по договору:

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

2. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанной в статье 36, должны включать:

- a) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для перевозки;
- b) наименование и адрес лица, указанного в качестве¹¹⁷ перевозчика;
- c) дату получения перевозчиком или исполняющей стороной груза или погрузки груза на борт морского судна, или выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи; и
- d) число оригиналов оборотного транспортного документа, если выдан более чем один оригинал.

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

¹¹⁴ Выражение "дает перевозчику... указание" было сочтено слишком негибким и слишком узким и было, таким образом, заменено словами "дает на то свое согласие".

¹¹⁵ Как отмечается в сноске 127 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в отношении пункта (а) было признано, что, поскольку не все транспортные документы, как они определяются в проекте статьи 1(16), выполняют функцию засвидетельствования получения груза перевозчиком, важно с полной ясностью обеспечить понимание того, что в соответствии с пунктом (а) транспортный документ должен выполнять функцию квитанции.

¹¹⁶ Пункт 1 этого проекта статьи, изложенный в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был изменен по решению Рабочей группы (A/CN.9/594, пункты 225-233) и разделен на пункты 1 и 2 для обеспечения большей ясности в отношении того, что пункт 1 касается информации, предоставленной грузоотправителем по договору.

¹¹⁷ Как решено Рабочей группой в пунктах 18 и 28 документа A/CN.9/616.

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

*Статья 38. Идентификация перевозчика*¹¹⁸

1. Если перевозчик идентифицируется по наименованию в договорных условиях, то любая другая информация в транспортном документе или транспортной электронной записи, касающаяся идентификации перевозчика, не имеет юридической силы в той мере, в какой она не соответствует такой идентификации¹¹⁹.

2. Вариант А

Если в договорных условиях не идентифицируется перевозчик, однако указывается, что груз был погружен на борт поименованного морского судна, то перевозчиком презюмируется зарегистрированный владелец этого судна. Зарегистрированный владелец может опровергнуть эту презумпцию, если он докажет, что морское судно было зарегистрировано в бербоут-чартерном реестре в момент перевозки, что переносит договорную ответственность за перевозку груза на идентифицированного фрахтователя морского судна по бербоут-чартеру. [Если зарегистрированный владелец опровергает презумпцию того, что он является перевозчиком в соответствии с настоящей статьей, то фрахтователь морского судна по бербоут-чартеру в момент перевозки презюмируется перевозчиком таким же образом, как перевозчиком презюмировался зарегистрированный владелец.]]¹²⁰

Вариант В

Если в договорных условиях не идентифицируется лицо в качестве перевозчика, как это требуется согласно подпункту 2(b) статьи 37, однако в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт поименованного морского судна, то перевозчиком презюмируется зарегистрированный владелец этого судна, если только такой владелец не докажет, что морское судно было зарегистрировано в бербоут-чартерном реестре во время перевозки, и не укажет наименование и адрес

¹¹⁸ Этот новый проект статьи был включен для объединения положений, касающихся идентификации перевозчика, в один легко различимый проект положения. Первый пункт этого нового проекта статьи состоит из пункта 4 документа A/CN.9/WG.III/WP.79, тогда как вариант А второго пункта состоит из бывшего проекта статьи 40(3), содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, а вариант В второго пункта состоит из пункта 5 документа A/CN.9/WG.III/WP.79.

¹¹⁹ Этот текст является измененным текстом пункта 4 документа A/CN.9/WG.III/WP.79, который Рабочая группа решила включить в проект Конвенции в пункте 28 документа A/CN.9/616. Изменение было внесено для обеспечения того, чтобы данный принцип, согласованный Рабочей группой, мог применяться с одинаковым результатом в случае и транспортных документов, и транспортных электронных записей.

¹²⁰ Вариант А является текстом бывшего проекта статьи 40(3), содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

фрахтователя морского судна по бербоут-чартеру, который в таком случае будет презюмироваться перевозчиком. В ином случае зарегистрированный владелец судна может опровергнуть презумпцию того, что он является перевозчиком, указав наименование и адрес перевозчика. Фрахтователь морского судна по бербоут-чартеру может опровергнуть презумпцию того, что он является перевозчиком, в том же порядке.]¹²¹

3. Ничто в пункте 2 настоящей статьи не препятствует истцу в доказывании того, что любое лицо, иное, чем зарегистрированный владелец, является перевозчиком¹²².

Статья 39. Подпись

1. Транспортный документ подписывается перевозчиком или лицом, действующим от имени перевозчика¹²³.

2. Транспортная электронная запись включает электронную подпись перевозчика или лица, действующего от имени перевозчика¹²⁴. Такая электронная подпись должна идентифицировать подписавшего в связи с транспортной электронной записью и содержать указание на то, что перевозчик санкционировал транспортную электронную запись.

Статья 40. Недостатки в договорных условиях

1. Отсутствие одного или более договорных условий, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 37, или неточность одного или более таких условий сами по себе не влияют на правовой характер или действительность транспортного документа или транспортной электронной записи.

2. Если договорные условия содержат дату, однако в них не указывается ее значение, то такая дата¹²⁵ считается:

а) датой, в которую весь груз, указанный в транспортном документе или транспортной электронной записи, был погружен на борт морского судна¹²⁶,

¹²¹ Вариант В основывается на тексте, предложенном в пункте 5 документа A/CN.9/WG.III/ WP.79.

¹²² Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о включении такого положения для обеспечения того, чтобы лица, связанные с грузами, по-прежнему могли свободно предъявлять свои иски перевозчику, который, по их мнению, несет ответственность за потерю или повреждение груза, что получило поддержку Рабочей группы в пунктах 23 и 28 документа A/CN.9/616.

¹²³ Хотя Рабочая группа в пунктах 12 и 13 документа A/CN.9/616 решила заменить выражение "перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком", выражением "перевозчиком или от имени перевозчика", Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, достигает ли фактически предложенная формулировка своей цели оставить такие вопросы, как агентские функции и надлежащие полномочия, для решения на основании применимого права. Предложенная формулировка соответствует формулировке статьи 15(1)(j) Гамбургских правил.

¹²⁴ То же.

¹²⁵ Слово "полагается" заменено словом "считается" для придания ему более неоспоримого характера, как решено Рабочей группой в пунктах 16 и 28 документа A/CN.9/616.

¹²⁶ Это предложение редакционного характера предусматривает обратный порядок изложения этих двух фраз по сравнению с предшествующим текстом и призвано привнести большую ясность в текст этого подпункта.

если в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт морского судна; или

b) датой, в которую перевозчик или исполняющая сторона получила груз¹²⁷, если в договорных условиях не указывается, что груз был погружен на борт морского судна.

3. Если в договорных условиях не указывается внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной от фактического грузоотправителя, то считается, что в договорных условиях указано¹²⁸, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его сдачи фактическим грузоотправителем перевозчику или исполняющей стороне¹²⁹.

*Статья 41. Оговорки в отношении описания груза
в договорных условиях*¹³⁰

1. Перевозчик может включить в отношении информации, указанной в подпунктах 1(a), (b), (c) или (d) статьи 37, при обстоятельствах и в порядке, установленных в настоящей статье, соответствующую оговорку для указания того, что перевозчик не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем по договору, и поступает таким образом, если:

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

b) перевозчик разумно полагает, что какое-либо существенное положение в транспортном документе или транспортной электронной записи является неверным или вводит в заблуждение¹³¹.

2. Если груз не сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере, то перевозчик может включить в отношении информации, указанной в подпунктах 1(a), (b), (c) или (d), соответствующую оговорку, если:

a) перевозчик не имел практически реальной или коммерчески¹³² разумной возможности проверить информацию, предоставленную

¹²⁷ То же.

¹²⁸ Хотя содержание проекта пункта 3 было одобрено (см. пункт 26 документа A/CN.9/616), в текст было внесено уточнение редакционного характера для обеспечения его соответствия изменениям, внесенным в проект статьи 42, и учета подхода, принятого в статье 16(2) Гамбургских правил.

¹²⁹ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли включить в эту статью ссылку на число оригиналов коносамента, которое сейчас требуется указывать в договорных условиях согласно проекту статьи 37(2)(d).

¹³⁰ Формулировка этого проекта статьи была изменена для упрощения и большей согласованности его структуры и учета вопросов, поставленных в пунктах 36-39 документа A/CN.9/WG.III/WP.62, и итогов обсуждения на восемнадцатой сессии Рабочей группы (A/CN.9/616, пункты 29-39).

¹³¹ Как согласовано Рабочей группой (пункты 35-37, 39, 41 и 43-44 документа A/CN.9/616).

¹³² Выражение "перевозчик может доказать, что" было исключено здесь и в проектах пунктов 4(a) и (b) по решению Рабочей группы (A/CN.9/616, пункт 38). Кроме того, выражение "практически реальной или коммерчески" было включено с целью исключения

грузоотправителем по договору, и в этом случае он может указать, какую информацию он не смог проверить; или

b) перевозчик на разумных основаниях считает информацию, предоставленную грузоотправителем по договору, недостоверной и в этом случае он может включить положение о том, что он разумно считает достоверной информацией.

3. Если груз сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере, то перевозчик может включить в договорные условия соответствующую оговорку в отношении:

- a) информации, указанной в подпунктах 1(a), (b) или (c) статьи 37, если:
 - i) ни перевозчик, ни исполняющая сторона фактически не проверили груз внутри контейнера; или
 - ii) ни перевозчик, ни исполняющая сторона не знали о содержимом контейнера до выдачи транспортного документа и транспортной электронной записи;
- b) информации, указанной в подпункте 1(d) статьи 37, если:
 - i) ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер и грузоотправитель по договору и перевозчик не договорились до отгрузки о том, что контейнер будет взвешиваться и что вес будет указан в договорных условиях; или
 - ii) не существовало практически реальной или коммерчески¹³³ разумной возможности проверить вес контейнера.

*Статья 42. Доказательственная сила договорных условий*¹³⁴

Кроме как в той мере, в какой в отношении договорных условий была сделана оговорка при обстоятельствах и в порядке, установленных в статье 41¹³⁵:

- a) транспортный документ или транспортная электронная запись, свидетельствующая о получении груза, является доказательством *prima facie* получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях¹³⁶;
- b) доказательство противного, предоставленное перевозчиком в отношении любых договорных условий, не допускается, если такие договорные условия включены в:

бывшего проекта статьи 42(a), содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, как решила Рабочая группа (A/CN.9/616, пункты 43-44).

¹³³ Выражение "практически реальной или коммерчески" было включено с целью исключения бывшего проекта статьи 42(a), содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, как решила Рабочая группа (A/CN.9/616, пункты 43-44).

¹³⁴ Редакционные коррективы внесены в текст этого положения, содержащийся в пункте 58 документа A/CN.9/616.

¹³⁵ Содержание вводной части текста проекта статьи 42 было отражено в бывшем проекте статьи 44, содержавшемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, который был исключен.

¹³⁶ Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что в этом пункте расширяется охват данного принципа по сравнению с содержанием статьи IV(5) Гагско-Висбийских правил.

- i) оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, которая передается третьей стороне, действующей добросовестно, или
- ii) необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись, в которой указывается, что она должна быть передана для обеспечения сдачи груза, и которая передается грузополучателю, действующему добросовестно¹³⁷;
- с) доказательство противного, предоставленное перевозчиком, не допускается применительно к грузополучателю, действующему добросовестно в отношении договорных условий, указанных в подпункте 2(а) статьи 37, которые включены в необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись, когда такие договорные условия предоставляются перевозчиком. Для целей настоящего пункта информация, указанная в подпункте 2(а) статьи 37, а также число, тип и идентификационные номера контейнеров, но не идентификационные номера контейнерных пломб, считаются информацией, предоставленной перевозчиком¹³⁸.

*Статья 43. "Предоплата фрахта"*¹³⁹

Если договорные условия¹⁴⁰ содержат указание "фрахт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то перевозчик не может ссылаться в отношении держателя или грузополучателя на тот факт, что фрахт не был уплачен¹⁴¹. Настоящая статья не применяется, если держатель или грузополучатель выступает также грузоотправителем по договору.

ГЛАВА 10. СДАЧА ГРУЗА

Статья 44. Обязательство принять поставку

Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель [, осуществляющий любое из своих прав в соответствии с договором перевозки¹⁴²,] [являющийся активной стороной договора перевозки] принимает

¹³⁷ Формулировка данного подпункта была изменена с тем, чтобы исключить сложное понятие неоспоримого доказательства путем использования толкования статьи 16(3)(b) Гамбургских правил, которое вместе с тем было расширено для включения необоротных транспортных документов и транспортных электронных записей.

¹³⁸ Уточнения, внесенные в проект пункта (с) по сравнению с вариантом текста, содержащимся в пункте 58 документа A/CN.9/616, были согласованы Рабочей группой в пункте 59 документа A/CN.9/616.

¹³⁹ Прежний проект пункта 44(1), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, сохранен, как было решено (см. пункты 162-164 документа A/CN.9/552), в проекте статьи 43.

¹⁴⁰ Выражение "в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи" было исключено для придания этому положению нейтрального характера с точки зрения оборотных и необоротных документов, как было решено Рабочей группой (A/CN.9/616, пункты 81-82).

¹⁴¹ Как было решено Рабочей группой (A/CN.9/616, пункт 80), в это положение был включен текст, предложенный в пункте 59 документа A/CN.9/WG.III/WP.62.

¹⁴² Как отмечается в сноске 160 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, предпочтение было отдано порядку, при котором обязательство принять поставку груза не будет зависеть от осуществления какого-либо права грузополучателем, а будет носить безусловный характер.

поставку груза в тот момент и в том месте, которые указаны в пункте 2 статьи 11.

Статья 45. Обязательство подтвердить получение груза

По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которая сдает груз, грузополучатель подтверждает получение¹⁴³ груза от перевозчика или исполняющей стороны таким образом, как это принято в месте назначения. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если грузополучатель не подтверждает его получение.

Статья 46. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдана¹⁴⁴

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

а) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в пункте 2 статьи 11. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если грузополучатель не идентифицирует себя надлежащим образом в качестве грузополучателя по просьбе перевозчика;

б) если наименование и адрес грузополучателя не указаны в договорных условиях, то контролирующая сторона до или в момент прибытия груза в место назначения сообщает перевозчику наименование и адрес грузополучателя;

с) если перевозчику не известны наименование или адрес грузополучателя или если грузополучатель после получения уведомления о прибытии груза не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик уведомляет об этом контролирующую сторону или, если, предприняв разумные усилия, он не может определить контролирующую сторону, – грузоотправителя по договору. В таком случае контролирующая сторона или грузоотправитель по договору дает перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, найти контролирующую сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается документарный грузоотправитель;

д) перевозчик, сдающий груз по инструкции контролирующей стороны или грузоотправителя по договору в соответствии с подпунктом (с) настоящей статьи, освобождается от своих обязательств по сдаче груза согласно договору перевозки¹⁴⁵.

¹⁴³ Было сочтено, что исключение фразы "подтверждает сдачу" и ее замена фразой "должен подтвердить получение" являются предпочтительными, поскольку грузополучатель может подтвердить свое собственное действие, но не исполнение обязательства перевозчика.

¹⁴⁴ Пересмотренный текст, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/591, пункты 226 и 230), но с измененным порядком следования пунктов (а) и (б) по сравнению с их расположением в проекте статьи, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

¹⁴⁵ В пункт (д) настоящего проекта статьи помещено прежнее заключительное предложение текста бывшего пункта (с) настоящего проекта статьи, которое было вынесено в отдельный пункт для обеспечения согласованности с проектом статьи 49, в котором содержится аналогичный пункт.

[Статья 47. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан]¹⁴⁶

Если необоротный транспортный документ, в котором [предусмотрено] [указано] [оговорено], что он должен быть передан для сдачи груза, выдан:

а) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в пункте 2 статьи 11, по предъявлении, по просьбе перевозчика, грузополучателем надлежащего удостоверяющего документа и по передаче необоротного документа. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, не предъявляет, по просьбе перевозчика, надлежащего удостоверяющего документа, и отказывает в сдаче груза, если необоротный документ не передается. В случае выдачи более чем одного оригинала необоротного документа, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными;

б) если грузополучатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения или если перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, не предъявляет надлежащего удостоверяющего документа о том, что оно является грузополучателем, или не передает такой транспортный документ, то перевозчик уведомляет об этом грузоотправителя по договору. В таком случае грузоотправитель по договору дает инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается документарный грузоотправитель;

с) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя по договору в соответствии с подпунктом (б) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки независимо от того, был ли ему передан необоротный транспортный документ¹⁴⁷.]

[Статья 48. Сдача груза в том случае, когда необоротная транспортная электронная запись, требующая передачи, выдана]¹⁴⁸

Если необоротная транспортная электронная запись, в которой [предусмотрено] [указано] [оговорено], что она должна быть передана для сдачи груза, выдана:

¹⁴⁶ Проект статьи основан на предлагаемой новой статье 48 бис, приведенной в пункте 15 документа A/CN.9/WG.III/WP.68, в которую были внесены незначительные редакционные изменения и которую Рабочая группа решила включить в проект конвенции (A/CN.9/594, пункты 208-215).

¹⁴⁷ В пункт (с) настоящего проекта статьи помещено заключительное предложение текста бывшего пункта (б) данного проекта статьи, приведенного в пункте 15 документа A/CN.9/WG.III/WP.68, которое было вынесено в отдельный пункт для обеспечения согласованности с проектом статьи 49, содержащим аналогичный пункт.

¹⁴⁸ Проект статьи основан на предлагаемой новой статье 48 тер, приведенной в пункте 16 документа A/CN.9/WG.III/WP.68, в которую были внесены незначительные редакционные изменения и которую Рабочая группа решила включить в проект конвенции (A/CN.9/594, пункты 208-215).

а) перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые указаны в пункте 2 статьи 11, лицу, поименованному в электронной записи в качестве грузополучателя и обладающему исключительным контролем над электронной записью. После такой сдачи груза электронная запись утрачивает юридическую силу или перестает быть действительной. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, не предъявляет, по просьбе перевозчика, надлежащего удостоверяющего документа и отказывает в сдаче груза, если лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, не в состоянии доказать в соответствии с процедурами, указанными в статье 9, что оно обладает исключительным контролем над электронной записью;

б) если грузополучатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения или если перевозчик отказывает в сдаче груза в соответствии с подпунктом (а) настоящей статьи, то перевозчик уведомляет об этом грузоотправителя по договору. В таком случае грузоотправитель по договору дает инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается документарный грузоотправитель;

с) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя по договору в соответствии с подпунктом (б) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки независимо от того, в состоянии ли лицо, которому сдается груз, доказать в соответствии с процедурами, указанными в статье 9, что оно обладает исключительным контролем над электронной записью¹⁴⁹.]

Статья 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана¹⁵⁰

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана:

а) Без ущерба для положений статьи 44 держатель оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи вправе требовать от перевозчика сдачи груза после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые указаны в пункте 2 статьи 11, данному держателю в соответствующем порядке:

i) после передачи оборотного транспортного документа и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте 12(a)(i)

¹⁴⁹ В пункт (с) настоящего проекта статьи помещено заключительное предложение бывшего пункта (б) данного проекта статьи, приведенного в пункте 16 документа A/CN.9/WG.III/WP.68, которое было вынесено в отдельный пункт для обеспечения согласованности с проектом статьи 49, содержащим аналогичный пункт.

¹⁵⁰ Пересмотренный текст, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/591, пункты 231-239, и A/CN.9/595, пункты 80-89). Для улучшения формулировки и избежания повторов прежние подпункты (a)(i) и (ii) в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 в настоящей статье объединены в пункты (a) и (b).

статьи 1, по предъявлении надлежащего удостоверяющего документа; или

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

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

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

d) Если держатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик уведомляет об этом контролируемую сторону или если, предприняв разумные усилия, он не в состоянии найти контролируемую сторону – грузоотправителя по договору. В таком случае контролирующая сторона или грузоотправитель по договору дают перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не в состоянии, предприняв разумные усилия, найти контролируемую сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается документарный грузоотправитель.

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

f) Лицо, которое становится держателем оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи после сдачи груза перевозчиком в соответствии с подпунктом (e) настоящей статьи, однако оно в соответствии с любым договором или другим соглашением, заключенным до такой сдачи груза, приобретает права по отношению к перевозчику в соответствии с договором перевозки, иные, чем право требовать сдачи груза.

g) Невзирая на подпункты (e) и (f) настоящей статьи, держатель, которому в момент, когда он стал держателем, не было известно или он не мог разумно знать о такой сдаче, приобретает права, предусмотренные в оборотном транспортном документе или в оборотной транспортной электронной записи.

Статья 50. Груз, оставшийся не сданным

1. Если не согласовано иное и без ущерба для каких бы то ни было иных прав, которыми перевозчик может обладать по отношению к грузоотправителю

по договору, контролирующей стороне или грузополучателю¹⁵¹, в случае, если груз остается не сданным, перевозчик может на риск и за счет лица, имеющего права на груз, принимать такие меры в отношении груза, какие могут разумно потребоваться при сложившихся обстоятельствах, в том числе¹⁵²:

- а) поместить груз на склад в любом приемлемом месте;
- б) распаковать груз, если он упакован в контейнеры, или принять другие меры в отношении груза, в том числе переместить груз или способствовать его уничтожению; и
- с) способствовать продаже груза в соответствии с практикой или нормами права или нормативными актами того места, где находится груз в данный момент.

2. Для целей настоящей статьи груз считается оставшимся не сданным, если после его прибытия в место назначения¹⁵³:

- а) грузополучатель не принимает груз согласно настоящей главе в тот момент и в том месте, которые указаны в пункте 2 статьи 11;
- б) контролирующая сторона или грузоотправитель по договору не могут быть найдены или не дают перевозчику надлежащих инструкций согласно статьям 46, 47, 48 и 49;
- с) перевозчик вправе или обязан отказать в сдаче груза в соответствии со статьями 46, 47, 48 и 49¹⁵⁴;
- д) перевозчику не разрешается сдавать груз в соответствии с применимыми нормами права или нормативными актами места, в котором запрошена сдача груза; или
- е) груз не может быть сдан перевозчиком по иным причинам.

3. Перевозчик может воспользоваться этими правами только после того, как он направил разумное предварительное уведомление о прибытии груза в место назначения лицу, указанному в договорных условиях в качестве лица, которое необходимо уведомить о прибытии груза в место назначения, если такое лицо указано, а также одному из следующих лиц в порядке их перечисления:

¹⁵¹ Бывший проект статьи 50, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был исключен, а его содержание отражено в проекте статьи 51 с учетом обсуждений, проведенных Рабочей группой на ее семнадцатой сессии (A/CN.9/594, пункты 90-93). См. также подпункт 2(b) настоящей статьи.

¹⁵² Пункт 1 представляет собой незначительно исправленный вариант бывшего проекта статьи 51(2), содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, с поправками и соответствующими изменениями во вводной части текста, отражающими результаты обсуждения в Рабочей группе (A/CN.9/594, пункты 97-99).

¹⁵³ Пункт 2 представляет собой незначительно исправленный вариант проекта статьи 51(1)(a), содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, с поправками и соответствующими изменениями во вводной части текста, отражающими результаты обсуждения в Рабочей группе (A/CN.9/594, пункты 96-99).

¹⁵⁴ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о добавлении подпункта 2(c), чтобы предусмотреть случаи, когда груз остается не сданным из-за того, что перевозчик вправе или обязан отказать в сдаче такого груза.

грузополучателю, контролирующей стороне или грузоотправителю по договору, если такие лица известны перевозчику¹⁵⁵.

4. Если груз продается в соответствии с подпунктом 1(с) настоящей статьи, перевозчик удерживает доходы от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз, при условии вычета суммы на возмещение любых расходов, понесенных перевозчиком, и любых других сумм, которые причитаются перевозчику в связи с перевозкой этого груза¹⁵⁶.

5. Перевозчик не несет ответственности за потерю или повреждение груза, оставшегося не сданным, согласно настоящей статье, если только истец не докажет, что такая потеря или повреждение произошли в результате непринятия перевозчиком разумных мер для сохранения груза при сложившихся обстоятельствах и что перевозчик знал или должен был знать, что непринятие им таких мер повлечет за собой потерю или повреждение груза¹⁵⁷.

*Статья 51. Удержание груза*¹⁵⁸

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

ГЛАВА 11. ПРАВА КОНТРОЛИРУЮЩЕЙ СТОРОНЫ¹⁵⁹

*Статья 52. Осуществление и объем права контроля над грузом*¹⁶⁰

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

- а) правом давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки;
- б) правом получения груза в запланированном порту захода или, при сухопутной перевозке, в любом месте на маршруте следования; и

¹⁵⁵ Пункт 3 является результатом включения в проект статьи 50 прежней статьи 52, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, которую Рабочая группа сочла целесообразным поместить ранее в тексте проекта конвенции (A/CN.9/594, пункты 102-106).

¹⁵⁶ Данный пункт соответствует прежнему проекту статьи 51(3), содержащемуся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, с незначительными изменениями, отражающими мнения Рабочей группы (A/CN.9/594, пункты 100-101).

¹⁵⁷ Данный проект пункта сочетает в себе второе предложение текста бывшего проекта статьи 46 и положения бывшего проекта статьи 53, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и пересмотренные с учетом итогов обсуждения, проведенного в Рабочей группе (A/CN.9/594, пункты 107-113). По мнению Секретариата, данное пересмотренное положение лучше всего поместить в этот проект статьи.

¹⁵⁸ Этот новый проект пункта основан на тексте, содержащемся в пункте 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.63, и отражает результаты обсуждения, проведенного в Рабочей группе (A/CN.9/594, пункты 114-117).

¹⁵⁹ Название главы изменено для более точного отражения ее содержания.

¹⁶⁰ Пересмотренный проект, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 10-16), с редакционными изменениями, обусловленными переносом определения "контролирующей стороны" в проект статьи 1(15).

с) правом заменять грузополучателя любым другим лицом, включая контролируемую сторону.

2. Право контроля над грузом сохраняется в течение всего периода ответственности перевозчика, как предусмотрено в пункте 1 статьи 11.

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

1. Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдана¹⁶¹, то:

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

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

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

2. Если необоротный транспортный документ или необоротная транспортная электронная запись, в которой [предусмотрено] [указано] [оговорено], что она должна быть передана для сдачи груза, выдана, то:

а) грузоотправитель по договору является контролирующей стороной и вправе передать право контроля над грузом поименованному в транспортном документе или транспортной электронной записи грузополучателю посредством передачи такому лицу транспортного документа без индоссамента или передачи ему транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в статье 9. В случае выдачи более одного оригинала документа для осуществления передачи права контроля над грузом передаются все оригиналы;

б) для осуществления своего права контроля над грузом контролирующая сторона предъявляет транспортный документ и надлежащий удостоверяющий документ или, в случае транспортной электронной записи, доказывает в соответствии с процедурами, указанными в статье 9, что она обладает исключительным контролем над транспортной электронной записью. В случае выдачи более одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено.

3. Если оборотный транспортный документ выдан, то:

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

¹⁶¹ Пересмотренный проект, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 23-36 и 68-71). Прежний проект статьи 56(1)(d), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был вынесен в отдельный пункт 5 настоящей статьи.

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

с) для осуществления права контроля над грузом держатель предъявляет оборотный транспортный документ перевозчику, и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте 12(а)(i) статьи 1, держатель также предъявляет надлежащий удостоверяющий документ. В случае выдачи более одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено¹⁶².

4. Если оборотная транспортная электронная запись выдана, то:

а) грузоотправитель по договору является контролирующей стороной;

б) держатель может передать право контроля над грузом другому лицу путем передачи оборотной транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в статье 9;

с) для осуществления права контроля над грузом держатель доказывает в соответствии с процедурами, указанными в статье 9, что он является держателем¹⁶³.

5. Право контроля над грузом прекращается, когда груз прибыл в место назначения и сдан в соответствии с настоящей Конвенцией¹⁶⁴.

[6. Невзирая на положения статьи 61, лицо, не являющееся грузоотправителем по договору или документарным грузоотправителем, которое передало право контроля над грузом, не воспользовавшись таким правом, освобождается после такой передачи от ответственности, которая возлагается на контролирующую сторону в соответствии с договором перевозки или настоящей Конвенцией.]¹⁶⁵

Статья 54. Выполнение инструкций перевозчиком

1. С учетом положений пунктов 2 и 3 настоящей статьи перевозчик выполняет инструкции, указанные в статье 52, если¹⁶⁶:

а) лицо, дающее такие инструкции, вправе осуществлять право контроля над грузом;

б) такие инструкции могут быть разумно выполнены в соответствии с их условиями в тот момент, когда они достигают перевозчика; и

¹⁶² Пересмотренный проект, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 37-40).

¹⁶³ Пересмотренный проект, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункт 41).

¹⁶⁴ Пересмотренный проект, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 23-36 и 68-71). Данный пункт соответствует прежнему проекту пункта 56(1)(d) в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и был перенесен сюда для обеспечения большей ясности.

¹⁶⁵ Пересмотренный проект, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 42-45). Рабочая группа решила, что данный пункт следует заключить в квадратные скобки в связи с его возможным изменением или исключением после того, как будут дополнительно рассмотрены поднятые вопросы и обсужден текст проекта пункта 60(1).

¹⁶⁶ Пересмотренный проект, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 46-49).

с) такие инструкции не будут приводить к нарушению обычных операций перевозчика, включая его практику сдачи груза.

2. В любом случае контролирующая сторона возмещает перевозчику любые дополнительные расходы, которые он может понести, и гарантирует ему возмещение любой потери или повреждения, которые могут произойти в результате выполнения им любой инструкции в соответствии с настоящей статьей, включая компенсацию, которую перевозчик может оказаться обязанным выплатить за потерю или повреждение [или задержку в сдаче] перевозимого им груза¹⁶⁷.

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

4. Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза [или задержку в его сдаче] в результате невыполнения им инструкций контролирующей стороны в нарушение его обязательства в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи регулируется положениями статей 17-23, а размер возмещения, подлежащего выплате перевозчиком, – положениями статей 62-64¹⁶⁸.

Статья 55. Подразумеваемая сдача груза

Груз, который сдается согласно инструкции в соответствии с подпунктом 1(b) статьи 52, считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения главы 10, касающиеся такой сдачи груза.

*Статья 56. Изменения в договоре перевозки*¹⁶⁹

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

2. Изменения в договоре перевозки, в том числе изменения, указанные в подпунктах 1(b) и (c) статьи 52, указываются в оборотном транспортном документе или включаются в оборотную транспортную электронную запись, или, по усмотрению контролирующей стороны, также указываются в необоротном транспортном документе или включаются в необоротную

¹⁶⁷ Пересмотренный проект, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 50-51).

¹⁶⁸ Новое положение, заменяющее собой прежнюю статью 57(4), содержащуюся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, в соответствии с пожеланием Рабочей группы (A/CN.9/594, пункты 55-58).

¹⁶⁹ Данный проект статьи располагался ранее в тексте главы в качестве прежнего проекта статьи 55 документа A/CN.9/WG.III/WP.56. Пересмотренный проект положения, согласованный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 17-22).

транспортную электронную запись¹⁷⁰. При указании или включении таких изменений они подписываются в соответствии со статьей 39.

3. Изменения в договоре перевозки, внесенные согласно настоящей статье, не затрагивают права и обязательства сторон, возникшие до того, как такие изменения были подписаны в соответствии со статьей 39.

Статья 57. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику

Если в течение периода, когда груз находится в ведении перевозчика или исполняющей стороны, перевозчику или исполняющей стороне разумно требуется информация, инструкции или документы в дополнение к информации, инструкциям или документам, указанным в подпункте 1(a) статьи 29, то контролирующая сторона, по просьбе перевозчика или такой исполняющей стороны, предоставляет такую информацию, инструкции или документы в той мере, в какой она способна это сделать. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти контролируемую сторону или если контролирующая сторона не в состоянии предоставить надлежащую информацию, инструкции или документы перевозчику, то это делает грузоотправитель по договору или документарный грузоотправитель¹⁷¹.

Статья 58. Отступление от положений по договоренности

Стороны договора перевозки могут изменять действие подпунктов 1(b) и (c) статьи 52, пункта 5 статьи 53 и статьи 54. Стороны могут также ограничивать или исключать возможность передачи права контроля над грузом, указанной в подпункте 1(b) статьи 53¹⁷².

¹⁷⁰ В данном пункте следует также упомянуть необоротные транспортные документы и транспортные электронные записи, подлежащие передаче, о которых говорится в проектах статей 47 и 48, если Рабочая группа решит, что они являются неоспоримым доказательством.

¹⁷¹ Рабочая группа в пункте 63 документа A/CN.9/594 предложила провести различие в зависимости от того, является ли контролирующая сторона активным или пассивным действующим лицом. Однако, по мнению Секретариата, в таком разграничении, возможно, нет необходимости, поскольку контролирующая сторона должна быть всегда осведомлена о том, является ли она контролирующей стороной, а в тексте данного проекта статьи в его нынешнем виде имеется указание на другие стороны, к которым перевозчик может обратиться за дополнительной информацией, если контролируемую сторону не удастся идентифицировать или найти.

¹⁷² Секретариат предлагает исключить как излишнюю следующую заключительную формулировку: "если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается, то любая договоренность, упоминаемая в настоящей статье, должна быть указана в договорных условиях или включена в них".

[ГЛАВА 12. ПЕРЕДАЧА ПРАВ¹⁷³*Статья 59. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана*

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

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

б) если документ является документом на предъявителя или документом с бланковым индоссаментом – без индоссамента; или,

с) если документ выдается приказу поименованного лица и передача осуществляется между первым держателем и таким поименованным лицом, – без индоссамента¹⁷⁴.

2. Если оборотная транспортная электронная запись выдана, то ее держатель может передать права, закрепленные в этой транспортной электронной записи, независимо от того, выдана ли она приказу или приказу поименованного лица путем передачи транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в статье 9¹⁷⁵.

Статья 60. Ответственность держателя

1. Без ущерба для положений статьи 57 держатель, не являющийся грузоотправителем по договору и не пользующийся каким-либо правом в соответствии с договором перевозки, не принимает на себя никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем.

2. Держатель, который не является грузоотправителем по договору и не пользуется каким-либо правом в соответствии с договором перевозки, принимает на себя [любые обязательства по договору перевозки в той мере, в какой такие обязательства включены в оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись или подтверждаются в них] [обязательства, возлагаемые на контролируемую сторону в соответствии с главой 11, и обязательства, возлагаемые на грузоотправителя по договору в

¹⁷³ Первоначальный текст этой главы взят из документа A/CN.9/WG.III/WP.32 с улучшениями редакционного характера, предложенными к этому тексту. Рабочая группа еще не приняла окончательного решения о местонахождении этой главы после принятия изложенного в пунктах 77-78 документа A/CN.9/594 решения перенести рассмотрение главы 12 о передаче прав на будущее.

¹⁷⁴ Как отмечается в сноске 201 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в Рабочей группе была выражена решительная поддержка сохранения текста проекта статьи 59(1) в его нынешней редакции в целях содействия унификации и учета использования оборотных транспортных электронных записей. Обеспокоенность, упомянутая в пункте 132 документа A/CN.9/526, относительно режима именных оборотных документов согласно некоторым положениям внутреннего права была принята к сведению.

¹⁷⁵ Как отмечается в сноске 202 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, пункт 2 был обсужден Рабочей группой на ее пятнадцатой сессии вместе с другими положениями проекта конвенции, касающимися транспортных электронных записей.

отношении уплаты фрахта, мертвого фрахта, демереджа и возмещения ущерба в связи с задержанием в той мере, в какой такие обязательства включены в оборотный транспортный документ или в оборотную транспортную электронную запись]¹⁷⁶.

3. Для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи [и статьи 44]¹⁷⁷ держатель, который не является грузоотправителем по договору, не пользуется любым правом в соответствии с договором перевозки только потому, что он:

- a) в соответствии со статьей 10 договаривается с перевозчиком заменить оборотный транспортный документ оборотной транспортной электронной записью или заменить оборотную транспортную электронную запись оборотным транспортным документом; или
- b) в соответствии со статьей 59 передает свои права.

Статья 61¹⁷⁸. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдана

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

- a) передача прав в соответствии с договором перевозки регулируется правом, применимым к договору перевозки в целях передачи таких прав;
- b) передача прав в ином порядке, чем по договору перевозки, регулируется правом, применимым к такому иному виду передачи прав;
- c) возможность передачи прав регулируется правом, применимым к договору перевозки; и
- d) независимо от права, применимого в соответствии с подпунктами (a) и (b) настоящей статьи,

¹⁷⁶ Как отмечается в сноске 204 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат подготовить пересмотренный проект пункта 2 с должным учетом высказанных мнений. Тем не менее мнения, изложенные в предшествующих пунктах 137-139 документа A/CN.9/526, были весьма различными. Сторонники пересмотра текста высказали просьбу о том, чтобы в тексте этого подпункта оговаривались те обязательства, которые держатель, осуществивший какое-либо право согласно договору перевозки, будет принимать на себя в соответствии с этим договором, и была предпринята попытка пересмотреть этот 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 по проекту статьи 27).

¹⁷⁷ Включение текста, взятого в квадратные скобки, будет зависеть от решения Рабочей группы относительно включения взятого в скобки текста в проект статьи 44.

¹⁷⁸ Проект статьи 61, прежний проект статьи 61 бис, заменил проекты статей 61 и 62, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в соответствии с решением Рабочей группы в пункте 213 документа A/CN.9/576 после рассмотрения связанных с электронной торговлей аспектов проекта статьи 61, как отмечается в пункте 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.47, и рассмотрения вопроса о замене прежних проектов статей 61 и 62 проектом статьи 61 в пунктах 212 и 213 документа A/CN.9/576.

- i) передача прав, которая в иных отношениях разрешается применимым правом, может производиться с помощью электронных средств;
- ii) уведомление о передаче прав направляется перевозчику лицом, передающим право, или, если это разрешается применимым правом, лицом, которому передается право; и
- iii) лицо, передающее право, и лицо, которому передается право, несут солидарную ответственность по обязательствам, которые связаны с передаваемым правом или вытекают из такого права.]

ГЛАВА 13. ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья 62. Пределы ответственности

1. С учетом положений статьи 63 и пункта 1 статьи 64 ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции¹⁷⁹ ограничивается [...] расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или [...] расчетными единицами за один килограмм веса брутто груза, являющегося предметом иска или спора, в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость¹⁸⁰ груза была заявлена грузоотправителем по договору и включена в договорные условия или когда перевозчик и грузоотправитель по договору согласовали большую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье.

Вариант А пункта 2¹⁸¹

[2. Невзирая на пункт 1 настоящей статьи, если а) перевозчик не может установить, произошли ли потеря или повреждение груза [или вызвана ли задержка в сдаче груза]¹⁸² в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, и б) положения какой-либо международной конвенции [или внутреннего права] будут применимыми согласно статье 26, если потеря, повреждение, [или задержка] произошли в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, то ответственность перевозчика за такую потерю, повреждение, [или задержку] ограничивается в соответствии с положениями об ограничении ответственности любой международной конвенции [или внутреннего права]¹⁸³, которые были бы применимыми, если бы место, в котором произошло повреждение груза,

¹⁷⁹ Добавление нарушений обязательств перевозчика, как считается, исключило необходимость сохранения выражения "[или в связи с]" грузом.

¹⁸⁰ По решению Рабочей группы (A/CN.9/616, пункты 172 и 174), ссылка на "характер" груза была исключена.

¹⁸¹ В случае сохранения проекта статьи 62(2) ее текст должен быть скорректирован на основе окончательного текста проекта статьи 26. Вариант А призван уточнить текст варианта В, содержащийся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, и не предназначен для изменения предложенного подхода.

¹⁸² См. ниже, сноска 184.

¹⁸³ Текст, взятый в квадратные скобки для отражения текста статьи 26(1) до принятия решения Рабочей группой.

было установлено, или в соответствии с положениями настоящей Конвенции об ограничении ответственности в зависимости от того, что приведет к определению большей суммы ограничения.]

Вариант В пункта 2

[2. Невзирая на пункт 1 настоящей статьи, если перевозчик не может установить, произошла ли потеря или повреждение груза [или вызвана ли задержка в сдаче груза]¹⁸⁴ в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, то применяется наиболее высокий предел ответственности, устанавливаемый в международно-правовых [и внутренних]¹⁸⁵ императивных положениях, применимых к различным частям перевозки.

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

4. Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в настоящей статье, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

Статья 63. Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой¹⁸⁶

С учетом пункта 2 статьи 64 размер компенсации за физическую потерю или повреждение груза, причиненное в результате задержки, исчисляется в соответствии со статьей 22 и [если только не согласовано иное,] ответственность за экономические потери, причиненные задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной [однократному] размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащей уплате согласно настоящей статье и пункту 1 статьи 62, не

¹⁸⁴ Проект пункта 2 был сохранен в квадратных скобках и в его текст была включена в квадратных скобках ссылка на задержку в сдаче груза для последующего обсуждения.

¹⁸⁵ См. выше, сноска 183.

¹⁸⁶ Вариант В был исключен, – а вариант А сохранен – из текста, содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, как было решено Рабочей группой (A/CN.9/616).

может превышать предел, который будет установлен согласно пункту 1 статьи 62 в отношении общей потери соответствующего груза.

Статья 64. Утрата права на ограничение ответственности

1. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в пункте 1 статьи 18, не вправе рассчитывать на ограничение своей ответственности, как это предусмотрено в статье 62¹⁸⁷ или как это предусмотрено в договоре перевозки¹⁸⁸, если истец доказывает, что потеря груза в результате нарушения обязательства перевозчика по настоящей Конвенции может быть отнесена на счет личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенного либо с намерением причинить такую потерю, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой потери.

2. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в пункте 1 статьи 18, не вправе рассчитывать на ограничение своей ответственности, как это предусмотрено в статье 63, если истец доказывает, что задержка в сдаче груза явилась результатом личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать ответственность, совершенного либо с намерением причинить такую потерю вследствие задержки, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой потери.

ГЛАВА 14. СРОК ДЛЯ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ИСКА

Статья 65. Исковая давность

1. Никакое судебное или арбитражное разбирательство в отношении исков или споров, возникающих из нарушения какого-либо обязательства по настоящей Конвенции¹⁸⁹, не может быть начато после истечения двухгодичного срока¹⁹⁰.

2. Срок, указанный в пункте 1 настоящей статьи, начинается в день, в который перевозчик сдал груз, или, в случае, когда груз не был сдан или была

¹⁸⁷ Как отмечается в пунктах 55 и 62 документа A/CN.9/552, обсуждение предложения добавить ссылку на статью 22, возможно, необходимо продолжить в контексте главы 19.

¹⁸⁸ Как решено Рабочей группой (A/CN.9/616, пункты 198 и 200), квадратные скобки вокруг слов "[или как это предусмотрено в договоре перевозки,]" были исключены, а данный текст сохранен.

¹⁸⁹ Включение выражения "в отношении исков или споров, возникающих из нарушения какого-либо обязательства по настоящей Конвенции", призвано предусмотреть в данном положении такую же сферу охвата, что и в проекте статьи 62.

¹⁹⁰ В соответствии с решением Рабочей группы (см. документ A/CN.9/616, пункты 127-133) вариант В данного текста, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был использован Секретариатом в качестве основы для пересмотренного проекта. Текст, предложенный в этом отношении, призван предусмотреть важнейшие элементы, согласованные Рабочей группой, но изменить формулировку данного положения таким образом, чтобы избежать рассмотрения вопроса о том, утратили ли исковую силу или были погашены сроками права или иски.

сдана только часть груза¹⁹¹, в последний¹⁹² день, в который груз должен был быть сдан. День, в который начинается этот срок, не включается в него¹⁹³.

3. Невзирая на истечение срока, установленного в пункте 1 настоящей статьи, одна из сторон может использовать свое требование в порядке возражения или для цели зачета против любого требования, предъявленного другой стороной¹⁹⁴.

Статья 66. Продление срока исковой давности

Срок исковой давности, предусмотренный в статье 65, не подлежит приостановлению или прерыванию¹⁹⁵, но лицо, которому предъявлен иск, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть далее продлен путем другого заявления или заявлений.

Статья 67. Иск о возмещении

Иск о возмещении может быть предъявлен каким-либо лицом, признанным ответственным согласно настоящей Конвенции, даже по истечении срока исковой давности, указанного в статье 65, если иск о возмещении предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах:

- а) срока, допускаемого применимым правом государства, в котором возбуждается разбирательство; или
- б) девяноста дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, либо оплатило требование, либо получило повестку о возбуждении

¹⁹¹ Как было решено Рабочей группой, ссылка на проект статьи 11 была исключена (A/CN.9/616, пункты 136-143) и были предусмотрены случаи частичной сдачи груза, как предусматривается в статье 20(2) Гамбургских правил (A/CN.9/616, пункт 138).

¹⁹² Квадратные скобки вокруг слова "последний" были исключены, как было решено Рабочей группой (A/CN.9/616, пункты 133 и 139).

¹⁹³ Как указано в сноске 216 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, Рабочая группа просила Секретариат сохранить текст прежнего проекта статьи 70, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, и рассмотреть возможные альтернативные варианты, отражающие высказанные мнения. Данный текст был перенесен в этот пункт, а прежний проект статьи 70, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был исключен. Кроме того, последнее предложение текста этого пункта было добавлено из статьи 20(3) Гамбургских правил.

¹⁹⁴ Согласно решению Рабочей группы разрешить зачет требований в качестве возражения даже в случае истечения срока исковой давности (A/CN.9/616, пункты 130-131, 133 и 154) Секретариат подготовил проект пункта 3 на основе статьи 25(2) Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров. Прежняя статья 73 текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, была исключена вследствие включения этого текста.

¹⁹⁵ Ссылка на приостановление или прерывание срока исковой давности была включена после соответствующего решения Рабочей группы (A/CN.9/616, пункты 132-133).

процесса против него самого¹⁹⁶ в зависимости от того, что произошло раньше¹⁹⁷.

Статья 68. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика

Иск в отношении фрахтователя по бербоут-чартеру или лица, идентифицированного в качестве перевозчика согласно пункту 2 статьи 38¹⁹⁸, может быть предъявлен после истечения срока исковой давности, указанного в статье 65, если такой иск предъявляется в зависимости от того, что заканчивается позднее, в пределах:

а) срока, допускаемого применимым правом государства, в котором возбуждается разбирательство; или

б) девяноста дней, начиная со дня, когда перевозчик был идентифицирован, или когда зарегистрированный владелец или фрахтователь по бербоут-чартеру опроверг презумпцию того, что он является перевозчиком, согласно пункту 2 статьи 38¹⁹⁹.

ГЛАВА 15. ЮРИСДИКЦИЯ²⁰⁰

Статья 69. Иски в отношении перевозчика

Если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда, которое соответствует²⁰¹ статье 70 или 75, истец имеет право возбуждать судебное производство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика:

а) в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

i) домициль перевозчика²⁰²;

¹⁹⁶ Согласно решению, принятому Рабочей группой (A/CN.9/616, пункт 152), вариант В текста, содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был исключен, а текст варианта А сохранен.

¹⁹⁷ Выражение "в зависимости от того, что произошло раньше" было добавлено для уточнения тех случаев, когда повестка о возбуждении процесса была уже вручена, а обсуждение вопроса об оплате требования проводится после этого.

¹⁹⁸ В текст были внесены редакционные уточнения и исправления с учетом пересмотра, произведенного вследствие прежнего проекта статьи 40(3), который содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и который сейчас включен в проект статьи 38(2).

¹⁹⁹ Последующие редакционные изменения были внесены в это положение в результате пересмотра текста бывшего проекта статьи 40(3), содержавшегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 и включенного в проект статьи 38(2).

²⁰⁰ Предложенные редакционные изменения были внесены в данный вариант этой главы, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.75 и рассмотренной в пунктах 245-266 документа A/CN.9/616.

²⁰¹ Слово "соответствует" предлагается как предпочтительное словам "является действительным", которые содержались ранее в данном тексте.

²⁰² Ссылка на "ответчика" исправлена на ссылку на "перевозчика" для обеспечения соответствия проекту статьи 71, касающейся исков в отношении морских исполняющих сторон.

- ii) место получения груза, согласованное в договоре перевозки²⁰³;
- iii) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; или
- iv) порт, в котором груз первоначально грузится на морское судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из морского судна; или
- b) в компетентном суде или судах, определенных по соглашению между грузоотправителем по договору и перевозчиком для целей принятия решений по искам в отношении перевозчика, которые могут возникнуть согласно настоящей Конвенции²⁰⁴.

Статья 70. Соглашения о выборе суда²⁰⁵

1. Юрисдикция суда, выбранного в соответствии с пунктом (b) статьи 69, является исключительной в отношении споров между сторонами договора только в том случае, если стороны достигают соглашения об этом и если предоставляющее юрисдикцию соглашение:

a) содержится в договоре об организации перевозок, в котором прямо указаны наименования и адреса сторон и который либо i) заключен на индивидуальной основе, либо ii) содержит четкое заявление о существовании соглашения об исключительном выборе суда и указывает на разделы договора об организации перевозок, содержащие такое соглашение²⁰⁶;

b) ясно²⁰⁷ указывает на суды одного из Договаривающихся государств или на один или несколько конкретных судов одного из Договаривающихся государств.

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

a) суд находится в одном из мест, указанных в пункте (a) статьи 69;

b) такое соглашение содержится в договорных условиях транспортного документа или транспортной электронной записи, свидетельствующей о договоре перевозки²⁰⁸ груза, в отношении которого возник иск;

²⁰³ Подпункты (ii) и (iii) были помещены в отдельные подпункты по сравнению с предыдущим текстом, содержащимся в документе A/CN.9/WG.III/WP.75, с целью обеспечения ясности.

²⁰⁴ Текст подпункта (b) заменяет текст и прежнего подпункта (d), и прежнего проекта статьи 76(1), содержащихся в данном тексте в документе A/CN.9/WG.III/WP.75 и исключенных из этого варианта текста проекта конвенции.

²⁰⁵ Первый пункт этого положения, содержащийся в приложении к документу A/CN.9/WG.III/WP.75, был исключен и в порядке редакционного улучшения заменен ссылкой на проект статьи 69(b) в пункте 1.

²⁰⁶ Словом "разделы" были заменены слова "места в", поскольку оно точно отражает содержание текста проекта статьи 89(1)(b).

²⁰⁷ Выражение "ясно указывает на суды одного из Договаривающихся государств" или на один или несколько конкретных судов одного из Договаривающихся государств" было сохранено, а квадратные скобки исключены согласно решению, принятому Рабочей группой (A/CN.9/616, пункт 256). Кроме того, прежний проект пункта (c), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.75, был исключен по решению Рабочей группы (A/CN.9/616, пункт 258).

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

d) [право суда, рассматривающего иск²⁰⁹] [право [согласованного] места сдачи груза] [право места получения груза [перевозчиком]] [право, применимое согласно нормам международного частного права, как это предусмотрено законом суда]²¹⁰ признает, что данное лицо может быть связано соглашением об исключительном выборе суда.

[3. Настоящая статья не препятствует какому-либо Договаривающемуся государству в придании силы соглашению о выборе суда, которое не отвечает требованиям пунктов 1 или 2 настоящей статьи. Такое Договаривающееся государство должно направить уведомление об этом [_____]²¹¹.

4. а) Ничто в пункте 3 настоящей статьи или в соглашении о выборе суда, действительном согласно пункту 3 настоящей статьи, не препятствует суду, указанному в [пункте (а)] статьи 69 и находящемуся в ином Договаривающемся государстве, в осуществлении его юрисдикции в отношении спора и урегулировании этого спора в соответствии с настоящей Конвенцией.

б) За исключением того, что предусмотрено в настоящей главе, никакое соглашение о выборе суда не является исключительным в связи с иском [в отношении перевозчика] согласно настоящей Конвенции²¹².²¹³

Статья 71. Иски в отношении морской исполняющей стороны²¹⁴

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

²⁰⁸ Как было решено Рабочей группой, квадратные скобки вокруг проекта пункта (b) были сняты, а выражением "свидетельствующей о договоре перевозки" было заменено выражение "выданной в отношении" (A/CN.9/616, пункт 258).

²⁰⁹ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, может ли быть необходимым дополнительное уточнение для установления того, будет ли "суд, рассматривающий иск", неизменно являться компетентным судом или же каким-либо другим судом.

²¹⁰ Различные варианты этого положения были добавлены по решению Рабочей группы (A/CN.9/616, пункт 259).

²¹¹ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о взаимодействии между этим подходом и заключительными положениями.

²¹² Отдельный пункт предусмотрен для этого положения во избежание распространения на него действия пункта 4 настоящей статьи, как было предложено Рабочей группой в пункте 80 документа A/CN.9/591.

²¹³ Проекты пунктов 4 и 5 были взяты в квадратные скобки для указания на решение Рабочей группы о том, что если будет решено включить оговорку или положение о возможности применения всей главы о юрисдикции, то эти пункты могут быть исключены (A/CN.9/616, пункт 260).

²¹⁴ Текст, содержание которого было одобрено в пункте 84 на шестнадцатой сессии Рабочей группы (A/CN.9/591, пункт 73). Незначительное изменение было внесено в вводную часть текста только в редакционных целях для обеспечения соответствия этой вводной части вводной части текста статьи 69, а в пункт (b) был предложен новый текст для учета морских исполняющих сторон, действующий в каком-либо одном порту.

- а) домициль морской исполняющей стороны; или
- б) порт, в котором морская исполняющая сторона первоначально получает груз, или порт, в котором груз окончательно сдается морской исполняющей стороной, или порт, в котором морская исполняющая сторона осуществляет свои мероприятия в отношении груза²¹⁵.

*Статья 72. Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции*²¹⁶

С учетом статей 74 и 75 никакое судебное разбирательство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика или морской исполняющей стороны не может быть возбуждено в суде, не указанном согласно статьям 69 [или] 71 [или согласно нормам, применимым в силу пункта 2 статьи 77]²¹⁷.

*Статья 73. Арест и меры предварительного или обеспечительного характера*²¹⁸

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

- а) требования настоящей главы не выполняются; или
- б) какая-либо международная конвенция, которая применяется в данном государстве, не предусматривает этого²¹⁹.

Статья 74. Объединение и перенос исков

1. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является действительным согласно статьям 70 [или] 75 [или согласно нормам, применимым в силу пункта 2 статьи 77]²²⁰, если один иск предъявляется в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, вытекающий из одного и того же события, то такой иск может быть предъявлен только в суде, указанном согласно и статье 69,

²¹⁵ Квадратные скобки вокруг текста, содержавшегося в приложении к документу A/CN.9/WG.III/WP.75, были исключены в дополнение к исключению слов "единственный" и "все", как было решено Рабочей группой (A/CN.9/616, пункт 261).

²¹⁶ Текст, содержание которого было одобрено в пункте 84 на шестнадцатой сессии Рабочей группы (A/CN.9/591, пункт 73) с уточнением, касающимся разбирательства в отношении перевозчика или морской исполняющей стороны.

²¹⁷ Выражение, взятое в квадратные скобки, будет необходимым, если будет принят подход "частичного применения" к этой главе согласно проекту статьи 77(2).

²¹⁸ Текст, содержание которого было одобрено в пункте 84 на шестнадцатой сессии Рабочей группы (A/CN.9/591, пункт 73).

²¹⁹ Квадратные скобки в этом тексте были сняты по решению Рабочей группы (A/CN.9/616, пункт 262), а текст сохранен за исключением выражения "в соответствии с ее правилами о применении", которое было сочтено излишним.

²²⁰ Выражение, взятое в квадратные скобки, будет необходимым, если будет принят подход "частичного применения" к этой главе согласно проекту статьи 77(2).

и статье 71. Если такого суда не имеется, то такой иск может быть предъявлен в суде, указанном согласно подпункту (b) статьи 71, если такой суд имеется.

2. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является действительным согласно статьям 70 [или] 75 [или согласно нормам, применимым в силу пункта 2 статьи 77]²²¹, перевозчик или морская исполняющая сторона, предъявляющая иск, который имеет своей целью заявление об отсутствии ответственности, или любой другой иск, по которому какое-либо лицо будет лишено права на выбор суда в соответствии со статьями 69 или 71²²², должна, по просьбе ответчика, отозвать свой иск после того, как ответчик выбрал суд, указанный согласно статьям 69 или 71, в зависимости от того, какая из них является применимой, в котором иск может быть вновь предъявлен²²³.

*Статья 75. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция
в случае явки ответчика²²⁴*

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

2. Компетентный суд²²⁵ в каком-либо Договаривающемся государстве, в который является ответчик без оспаривания юрисдикции в соответствии с правилами этого суда, обладает юрисдикцией в отношении этих сторон.

²²¹ Выражение, взятое в квадратные скобки, будет необходимым, если будет принят подход "частичного применения" к этой главе согласно проекту статьи 77(2).

²²² Текст "который имеет своей целью заявление об отсутствии ответственности, или любой другой иск, по которому какое-либо лицо будет лишено права на выбор суда в соответствии со статьями 69 и 71" был включен, а альтернативные тексты, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.75, были исключены по решению Рабочей группы (A/CN.9/616, пункт 263).

²²³ Предлагается заменить заключительное выражение предыдущего текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.75, "и может вновь предъявить его в одном из судов, указанных в статьях 69 или 71, в зависимости от того, какая из них является применимой, по выбору ответчика" выражением "после того, как ответчик выбрал суд, указанный согласно статьям 69 или 71, в зависимости от того, какая из них является применимой, в котором иск может быть вновь предъявлен", с тем чтобы уточнить, что ответчик должен выбрать суд, в котором должно слушаться дело, и он не может просто избежать иска, не сделав выбора суда.

²²⁴ Текст, содержание которого было одобрено в пункте 84 на шестнадцатой сессии Рабочей группы (A/CN.9/591, пункт 73). Вступительное выражение "невзирая на положения предыдущих статей настоящей главы" было исключено как излишнее, поскольку ссылки на статью 75 были добавлены в статьи 69, 70 и 74, а вступительное выражение текста второго пункта было уточнено путем добавления слов "в каком-либо Договаривающемся государстве".

²²⁵ Слово "компетентный" было включено по решению Рабочей группы (A/CN.9/616, пункт 264).

*Статья 76. Признание и приведение в исполнение*²²⁶

1. Решение, вынесенное судом, обладающим юрисдикцией в соответствии с настоящей Конвенцией, подлежит признанию и приведению в исполнение в другом Договаривающемся государстве в соответствии с правом данного Договаривающегося государства, если оба государства сделали заявление в соответствии с статьей 77.

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

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

б) если иск, по которому было вынесено решение, являлся бы предметом отзыва согласно пункту 2 статьи 74 в случае, если суд, который вынес данное решение, применял нормы, касающиеся соглашений об исключительном выборе суда государства, в котором испрашиваются признание и приведение в исполнение; или

с) если суд в данном Договаривающемся государстве обладал исключительной юрисдикцией в отношении спора, приведшего к принятию решения, в отношении которого испрашиваются признание и приведение в исполнение согласно нормам, применявшимся в результате заявления, сделанного согласно пункту 2 статьи 77.

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

*Статья 77. Применение главы 15*²²⁷

[Вариант А]

Договаривающееся государство может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения в соответствии со статьей 94 заявить о том, что для него не будут обязательными положения настоящей главы.]

[Вариант В]

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые [в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения,] [в любое время

²²⁶ Предложенные редакционные изменения были внесены в вариант этого проекта статьи, содержащийся в приложении к документу A/CN.9/WG.III/WP.75, для учета возможного одобрения Рабочей группой полной или частичной оговорки или подходов на основе "применения" в отношении главы 15 согласно пунктам 265-266 документа A/CN.9/616.

²²⁷ Вариант А призван отразить основывающийся на оговорках подход к главе о юрисдикции, тогда как вариант В призван отразить подход на основе "применения", а вариант С, который будет состоять из вариантов В и С, призван отразить подход на основе "частичного применения" (см. документ A/CN.9/616, пункты 246-252).

после этого] в соответствии со статьей 94 заявили о том, что для них будут обязательными эти положения.]

[Вариант С будет состоять из варианта В, а также следующего текста в качестве второго пункта:

Договаривающееся государство, которое делает заявление согласно пункту 1 настоящей статьи, может одновременно заявить, что для него не будет обязательной статья 70 и что его суды вместо нее применяют нормы, которые были бы в ином случае применимыми в данном Договаривающемся государстве.]

ГЛАВА 16. АРБИТРАЖ²²⁸

Статья 78. Арбитражные соглашения

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

2. Арбитраж, по выбору лица, заявляющего требование в отношении перевозчика, проводится в²²⁹:

- а) любом месте, указанном с этой целью в арбитражном соглашении; или
- б) любом другом месте, находящемся в государстве, в котором находится любое из мест, указанных в пунктах (а), (б) или (с) статьи 69.

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

- а) заключен на индивидуальной основе; либо
- б) содержит прямое заявление о существовании арбитражного соглашения и конкретно указывает на разделы²³⁰ договора об организации перевозок, содержащие арбитражное²³¹ соглашение.

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

- а) место арбитража, указанное в соглашении, находится в одном из мест, указанных в подпунктах (а), (б) или (с) статьи 69;

²²⁸ Предложенные изменения к тексту этой главы относятся к варианту данного положения, содержащемуся в пункте 270 документа A/CN.9/616.

²²⁹ Выражение "одном из следующих мест" было исключено как излишнее.

²³⁰ Выражением "разделы" было заменено выражение "местонахождение", с тем чтобы точно отразить текст проекта статьи 89(1)(b).

²³¹ Выражением "содержащие арбитражное соглашение" было заменено выражение "этого соглашения" для обеспечения большей точности.

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

c) лицу, для которого является обязательным такое указание, своевременно направляется надлежащее уведомление о месте арбитража; и

d) применимое право²³² допускает, чтобы для этого лица являлось обязательным арбитражное соглашение.

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

*Статья 79. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках*²³³

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

a) применения статьи 7; или

b) добровольного включения настоящей Конвенции сторонами в договор перевозки, на который в ином случае не распространялось бы действие настоящей Конвенции.

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

a) положения такого арбитражного соглашения не являются такими же, что и положения арбитражного соглашения, содержащегося в чартере или другом договоре перевозки, исключенном из сферы применения настоящей Конвенции в силу применения статьи 7; или

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

²³² Предлагается исключить выражение "[в отношении арбитражного соглашения]", поскольку оно приводило к путанице в отношении применимого права в прошлом.

²³³ В ответ на мнения Рабочей группы, изложенные в пунктах 276-277 документа A/CN.9/616 и для уточнения этого положения в целом, данный проект статьи был существенно изменен по сравнению с вариантом, содержащимся в пункте 270 документа A/CN.9/616.

Статья 80. Соглашения об арбитраже после возникновения спора

Невзирая на положения настоящей главы и главы 15, после возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении посредством арбитража в любом месте.

Статья 81. Применение главы 16²³⁴

[Вариант А]

Договаривающееся государство может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения в соответствии со статьей 94 заявить о том, что для него не будут обязательными положения настоящей главы.]

[Вариант В]

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые [в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения,] [в любое время после этого] в соответствии со статьей 94 заявили о том, что для них будут обязательными эти положения.]

ГЛАВА 17. ОБЩАЯ АВАРИЯ

Статья 82. Положения об общей аварии

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению условий договора перевозки или положений согласно внутреннему праву, касающихся распределения убытков по общей аварии.

ГЛАВА 18. ДРУГИЕ КОНВЕНЦИИ

Статья 83. Денонсация других конвенций²³⁵

1. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года; Протокола, подписанного 23 февраля 1968 года, для изменения Международной конвенции об унификации

²³⁴ В целях обеспечения согласованности редакционный подход, используемый в вариантах А и В, аналогичен подходу, который использовался в проекте статьи 77 в отношении главы о юрисдикции. Вариант А призван отразить основывающийся на оговорках подход к главе об арбитраже, тогда как вариант В призван отразить подход на основе "применения". Подход на основе "частичного применения" был рассмотрен в отношении главы об арбитраже, как было предложено в ходе обсуждения в Рабочей группе (см. A/CN.9/616, пункты 278-279), однако не был сочтен необходимым или практически осуществимым в отношении арбитража.

²³⁵ Проект статьи 83 состоит из прежней статьи 102, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.56, которая была перенесена в это место из своего предыдущего места в главе, касающейся заключительных положений. Считается, что глава 18 о других конвенциях изложена более логично с добавлением в это место прежней статьи 10 (сейчас проект статьи 83) о денонсации.

некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года; или Протокола об изменении Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте с изменениями, внесенными Протоколом об изменении от 23 февраля 1968 года, подписанного в Брюсселе 21 декабря 1979 года, одновременно денонсирует данную Конвенцию и протокол или протоколы к ней, участником которых оно является, путем направления правительству Бельгии уведомления об этом.

2. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию и присоединяется к ней и которое является участником Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 года, одновременно денонсирует данную Конвенцию путем направления Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций уведомления об этом.

3. Для целей настоящей статьи ратификация, принятие, утверждение настоящей Конвенции или присоединение к ней государств - участников документов, перечисленных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, не вступают в силу до тех пор, пока такая денонсация, какая может потребоваться от этих государств в отношении этих документов, не вступит в силу. Депозитарий настоящей Конвенции проводит консультации с правительством Бельгии, выступающим в качестве депозитария других соответствующих документов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, с тем чтобы обеспечить в этой связи необходимую координацию²³⁶.

Статья 84. Международные конвенции, регулирующие воздушную перевозку грузов

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует какому-либо Договаривающемуся государству применять положения любой другой международной конвенции, касающейся воздушной перевозки грузов, к договору перевозки, когда такая международная конвенция согласно ее положениям применяется к любой части договора перевозки²³⁷.

Статья 85. Общее ограничение ответственности

Настоящая Конвенция не изменяет прав или обязательств перевозчика или исполняющей стороны, предусмотренных международными конвенциями или внутренним правом, применимым к ограничению ответственности судовладельцев в связи с эксплуатацией морских судов или ограничению ответственности в связи с морскими требованиями²³⁸.

²³⁶ Текст основывается на пунктах 99(3) и (6) Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров. См. также статью 31 Гамбургских правил.

²³⁷ Предложенный подход аналогичен прежнему проекту статьи 89, содержащемуся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, и призван исключить коллизию конвенций с Монреальской конвенцией, как отметила Рабочая группа в пунктах 225 и 234-235 документа A/CN.9/616.

²³⁸ Выражение "в связи с морскими требованиями" было добавлено для того, чтобы отразить терминологию Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года и Протокола к ней 1996 года.

Статья 86. Другие положения о перевозке пассажиров и багажа

На основании положений настоящей Конвенции не возникает ответственности за потерю или повреждение, или задержку в доставке багажа, за которые перевозчик несет ответственность согласно какой-либо конвенции или внутреннему праву, применимому к перевозке пассажиров и багажа.

Статья 87. Другие положения об ущербе, причиненном ядерным инцидентом

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

а) в соответствии с Парижской конвенцией об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, Венской конвенцией о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года с поправками к ней, содержащимися в Совместном протоколе относительно применения Венской конвенции и Парижской конвенции от 21 сентября 1988 года, и с поправками к ней, содержащимися в Протоколе от 12 сентября 1997 года о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или Конвенцией о дополнительном возмещении за ядерный ущерб от 12 сентября 1997 года, включая любую поправку к этим конвенциям и любую будущую конвенцию, касающуюся ответственности оператора ядерной установки за ущерб, причиненный ядерным инцидентом; или

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

ГЛАВА 19. ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ ДОГОВОРНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ²³⁹*Статья 88. Общие положения*²⁴⁰

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

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

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

²³⁹ Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, не лучше было бы поместить эту главу перед главой 17 об общей аварии или включить в главу 2 о сфере применения.

²⁴⁰ Пересмотренный проект, разработанный на основе пункта 46 документа A/CN.9/WG.III/ WP.61 по просьбе Рабочей группы (A/CN.9/594, пункты 147 и 153). Слово "stipulation" было заменено словом "provision".

с) предусматривает передачу в пользу перевозчика или лица, указанного в пункте 1 статьи 18, прав страхования груза.

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

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

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

*Статья 89. Специальные правила в отношении договоров
об организации перевозок²⁴¹*

1. Невзирая на положения статьи 88, в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору²⁴² договор об организации перевозок, к которому применяется настоящая Конвенция, может предусматривать более или менее значительные права, обязательства и ответственность, чем права, обязательства и ответственность, предусмотренные в настоящей Конвенции, при условии, что договор об организации перевозок содержит четкое заявление о том, что в нем допускается отступление от положений настоящей Конвенции, и он:

а) заключен на индивидуальной основе; или

б) содержит прямое указание на разделы договора об организации перевозок, в которых допускается такое отступление.

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

3. Общедоступный прейскурант цен и услуг перевозчика, транспортный документ, транспортная электронная запись или аналогичный документ не является договором об организации перевозок согласно пункту 1 настоящей

²⁴¹ Пересмотренный проект на основе альтернативного варианта, содержащегося в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, с изменениями в пунктах 4 и 5, отражающими пожелания Рабочей группы (A/CN.9/594, пункты 163-167). В текст пункта 5 были внесены редакционные исправления, призванные уточнить формулировку без изменения содержания, а прежний подпункт 5(с), содержащийся в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, был вынесен в отдельный пункт 6.

²⁴² Формулировка "в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору" была добавлена в данный пункт, чтобы позволить использование в проекте конвенции упрощенного варианта пункта 5 за счет включения в пункт 1 текста прежнего подпункта 5(а) проекта данной статьи, содержащегося в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, в котором говорилось, что "пункт 1 применяется в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору".

статьи, но договор об организации перевозок может включать такие документы путем ссылки в качестве положений договора.

4. Пункт 1 настоящей статьи не применяется к правам и обязательствам, предусмотренным в подпунктах 1(a) и (b) статьи 16 и статьях 29 и 32, а также к ответственности, возникающей в результате нарушения таких обязательств; пункт 1 настоящей статьи не применяется и к любой ответственности, возникающей в результате действия или бездействия, как указано в статье 64²⁴³.

5. Если договор об организации перевозок отвечает требованиям, предусмотренным в пункте 1 настоящей статьи, то положения договора об организации перевозок, отступающие от положений настоящей Конвенции, применяются в отношениях между перевозчиком и любым другим лицом помимо грузоотправителя по договору, при условии, что:

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

b) такое согласие указано не только в общедоступном прейскуранте цен и услуг перевозчика, транспортном документе или транспортной электронной записи²⁴⁴.

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

*Статья 90. Специальные правила в отношении живых животных
и некоторых других грузов*²⁴⁵

Невзирая на положения статьи 88 и без ущерба²⁴⁶ для положений статьи 89, договор перевозки может исключать или ограничивать обязательства и ответственность как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, если:

a) грузом являются живые животные, за исключением случаев, когда истец доказывает, что потеря или повреждение груза или задержка в его сдаче явились результатом действия или бездействия перевозчика или лица, указанного в пункте 1 статьи 18, или морской исполняющей стороны, совершенного вследствие небрежности и с пониманием вероятности такой потери или

²⁴³ Пересмотренный проект на основе текста пункта 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61 с изменениями, касающимися ссылки на проект статьи 64 в соответствии с пожеланиями, высказанными Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 158-162.)

²⁴⁴ В текст пункта 5, содержащийся в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, были внесены исправления редакционного характера в целях улучшения формулировки без изменения ее содержания. Прежний подпункт 5(c), содержащийся в пункте 49 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, был вынесен в отдельный пункт 6.

²⁴⁵ Пересмотренный проект на основе пункта 62 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, запрошенный Рабочей группой (A/CN.9/594, пункты 163-167).

²⁴⁶ В вводную формулировку пункта (a), содержащегося в пункте 62 документа A/CN.9/WG.III/WP.61, была добавлена фраза "без ущерба для положений", с тем чтобы лучше отразить характер статей 88 и 89.

повреждения груза²⁴⁷ или вероятности возникновения такой потери в результате задержки в сдаче груза; или

б) характер или состояние груза или же обстоятельства и условия, в которых осуществлялась перевозка, таковы, что они являются разумным оправданием для специального соглашения, при условии, что такой договор перевозки не касается обычных коммерческих поставок, осуществляемых в рамках обычной торговли, и что не выдается никакого оборотного транспортного документа или обратной транспортной электронной записи для перевозки такого груза.

ГЛАВА 20. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 91. Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции²⁴⁸.

Статья 92. Подписание, ратификация, принятие или утверждение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами [в] [...] с [...] по [...] и впоследствии] в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с [...] по [...].

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3. Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств с даты ее открытия для подписания.

4. Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций²⁴⁹.

Статья 93. Оговорки

Никакие оговорки не допускаются, за исключением оговорок, прямо разрешенных в настоящей Конвенции²⁵⁰.

Статья 94. Процедура и последствия заявлений²⁵¹

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

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

²⁴⁷ Во избежание повторов выражение "которые, вероятно, будут иметь место вследствие небрежности и с пониманием" было исключено из текста, содержащегося в пункте 62 документа A/CN.9/WG.III/WP.61.

²⁴⁸ Текст взят из статьи 15 Конвенции об электронном заключении договоров и статьи 27 Гамбургских правил.

²⁴⁹ Текст взят из статьи 16 Конвенции об электронном заключении договоров.

²⁵⁰ Пересмотренный текст для учета возможного включения оговорок к главам 15 и 16.

²⁵¹ Предложенный текст для учета возможного включения оговорок к главам 15 и 16.

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

4. Любое государство, сделавшее заявление согласно настоящей Конвенции, может в любое время изменить это заявление или отозвать его путем официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такое изменение или отзыв вступает в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев после даты получения этого уведомления депозитарием.

*Статья 95. Последствия для внутригосударственных
территориальных единиц*

1. Если Договаривающееся государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них, и может изменить свое заявление путем представления другого заявления в любое время.

2. Эти заявления доводятся до сведения депозитария, и в них должны прямо указываться территориальные единицы, на которые распространяется действие Конвенции.

3. Если в силу заявления, сделанного согласно настоящей статье, действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, но не на все территориальные единицы Договаривающегося государства, и если коммерческое предприятие стороны находится в этом государстве, то для целей настоящей Конвенции считается, что это коммерческое предприятие не находится в Договаривающемся государстве, если только оно не находится в пределах территориальной единицы, на которую распространяется действие настоящей Конвенции.

4. Если Договаривающееся государство не делает никакого заявления согласно пункту 1 настоящей статьи, то действие настоящей Конвенции распространяется на все территориальные единицы этого государства²⁵².

*Статья 96. Участие региональных организаций
экономической интеграции²⁵³*

1. Региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении

²⁵² Текст взят из статьи 18 Конвенции об электронном заключении договоров. См. также статью 52 Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, Кейптаун, 16 ноября 2001 года.

²⁵³ Текст, представленный на шестнадцатой сессии Рабочей группы, пункт 73 документа A/CN.9/591, на которой он не обсуждался, как отмечается в пункте 83 документа A/CN.9/591.

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

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

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

Статья 97. Вступление в силу

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

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

3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства²⁵⁴.

²⁵⁴ Текст взят из статьи 30 Гамбургских правил. Второй указанный в квадратных скобках срок взят из статьи 23 Конвенции об электронном заключении договоров. Срок, выбранный для вступления в силу, что определяется как требуемым числом ратифицировавших Конвенцию государств, так и требуемым сроком после сдачи на хранение соответствующей грамоты или документа, как правило, является сроком, считающимся надлежащим для адаптации коммерческой практики к новому режиму.

Статья 98. Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок.

2. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками²⁵⁵.

*Статья 99. Изменение сумм ограничения*²⁵⁶

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

2. По просьбе по меньшей мере [одной четверти]²⁵⁷ Договаривающихся государств настоящей Конвенции²⁵⁸ депозитарий должен направить любое предложение об изменении суммы ограничения, указанной в пункте 1 статьи 62 настоящей Конвенции, всем Договаривающимся государствам²⁵⁹ и должен

²⁵⁵ Текст взят из статьи 32 Гамбургских правил. Процедуры внесения поправок обычно не устанавливаются в текстах ЮНСИТРАЛ, однако Гамбургские правила содержат в статье 32 общее положение и в статье 33 специальное положение относительно пересмотра сумм ограничения и расчетной единицы. После обсуждения Комиссия решила не включать в Конвенцию об электронном заключении договоров положение о порядке внесения поправок, поскольку государства - участники данной Конвенции могут задействовать процедуру внесения поправок согласно общим нормам права международных договоров (в типичном случае путем проведения дипломатической конференции и принятия протокола о поправках, например в случае Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров с поправками, внесенными согласно Протоколу от 11 апреля 1980 года, Нью-Йорк, 14 июня 1974 года), если это возможно. Положения о внесении поправок, содержащиеся в проекте статьи 98 и в проекте статьи 99, могут быть приняты независимо друг от друга.

²⁵⁶ Текст, содержащийся в пункте 7 документа A/CN.9/WG.III/WP.39, включая сноски. Это предложение основано на процедуре внесения изменений, изложенной в статье 23 Протокола 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа ("Афинская конвенция") и в статье 24 Конвенции Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле ("Конвенция ОТТ"). Аналогичные подходы использовались в ряде конвенций Международной морской организации (ИМО), таких, как Протокол 1992 года о поправках к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года; Протокол 1992 года о поправках к Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года; Протокол 2003 года к Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (еще не вступил в силу) ("Протокол 2003 года к Конвенции МФКЗН 1992 года"); Протокол 1996 года о поправках к Конвенции об ограничении ответственности по морским претензиям 1976 года; и Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года.

²⁵⁷ В пункте 23(2) Афинской конвенции содержится указание на "половину", а не "четверть" Договаривающихся государств.

²⁵⁸ В пункте 23(2) Афинской конвенции содержится формулировка "но ни в коем случае не менее шести" Договаривающихся государств.

²⁵⁹ В пункте 23(3) Афинской конвенции содержится также ссылка на членов Международной морской организации.

созвать совещание комитета, в состав которого будут входить по одному представителю от каждого Договаривающегося государства, для рассмотрения предлагаемого изменения.

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

4. Изменения утверждаются комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании²⁶⁰.

5. При принятии решения по предложению об изменении пределов ответственности комитет учитывает опыт в отношении требований, предъявленных согласно настоящей Конвенции, и, в частности, сумму связанного с ними ущерба, изменения в показателях денежной стоимости и последствия предлагаемого изменения для стоимости страхования²⁶¹.

6. а) Никакое изменение предела в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее, чем через [пять²⁶²] лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания, и не ранее, чем через [пять] лет после даты вступления в силу предыдущего изменения согласно настоящей статье.

б) Никакой предел не может быть увеличен до уровня, превышающего сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу с учетом увеличения на [шесть] процентов в годовом исчислении на совокупной основе с даты открытия настоящей Конвенции для подписания²⁶³.

с) Никакой предел не может быть увеличен до уровня, превышающего сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу, умноженному на [три]²⁶⁴.

7. Любое изменение, утвержденное в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, депозитарий должен довести до сведения всех Договаривающихся государств. Изменение считается принятым в конце

²⁶⁰ 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".

²⁶¹ Это положение взято из пункта 23(6) Афинской конвенции. См. также пункт 24(4) Конвенции ОТТ.

²⁶² В пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34 предлагается в этом проекте пункта предусмотреть семилетний, а не пятилетний срок.

²⁶³ В Конвенции ОТТ аналогичное положение отсутствует. Возможным альтернативным подходом, предлагаемым в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34, является следующий: "Никакой предел не может быть увеличен или сокращен настолько, чтобы он превышал сумму, которая соответствует установленному в настоящей Конвенции пределу, одновременно корректируемому в сторону повышения или сокращения на двадцать один процент".

²⁶⁴ В Конвенции ОТТ аналогичное положение отсутствует. Возможным альтернативным подходом, предлагаемым в пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34, является следующий: "Никакой предел не может быть увеличен или сокращен настолько, чтобы он превышал сумму, которая в целом превышает предел, установленный в настоящей Конвенции, в совокупности более чем на сто процентов".

[восемнадцать²⁶⁵]месячного срока после даты уведомления, если в течение этого срока по меньшей мере [одна четверть²⁶⁶] государств, которые являлись Договаривающимися государствами в момент утверждения изменения, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают это изменение, и в таком случае изменение отклоняется и не имеет силы.

8. Изменение, считающееся принятым в соответствии с пунктом 7 настоящей статьи, вступает в силу через [восемнадцать]²⁶⁷ месяцев после его принятия.

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

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

Статья 100. Денонсация настоящей Конвенции

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

2. Денонсация приобретает силу с первого дня месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация вступает в силу по истечении такого более длительного срока после получения депозитарием такого уведомления²⁶⁸.

²⁶⁵ В пунктах 11 и 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.34 указывается, что срок, предусмотренный в проектах пунктов 7, 8 и 10, должен составлять двенадцать, а не восемнадцать месяцев.

²⁶⁶ В пункте 24(7) Конвенции ОТТ содержится формулировка "не менее чем одна треть государств, которые были Государствами-участниками".

²⁶⁷ В последних конвенциях ИМО этот срок уменьшался до двенадцати месяцев в безотлагательных случаях. См., например, Протокол 2003 года к Конвенции МФКЗН 1992 года, пункт 24(8).

²⁶⁸ Текст взят из статьи 34 Гамбургских правил. Второе предложение текста пункта 2 не является абсолютно необходимым, но присутствует в Гамбургских правилах и в некоторых других договорах ЮНСИТРАЛ, включая Конвенцию об электронном заключении договоров. Его нет, например, в статье 27 Международной конвенции о борьбе с актами ядерного терроризма 2005 года (самый последний текст, сданный на хранение Генеральному секретарию), которая содержит несколько измененную альтернативную формулировку:

"1. Любое Государство-участник может денонсировать настоящую Конвенцию путем письменного уведомления Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.

СОВЕРШЕНО в [...] [...] дня [...] месяца [...] года в единственном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

2. Денонсация вступает в силу по истечении одного года с даты получения уведомления Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций".