

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited  
15 February 2006Russian  
Original: English**Комиссия Организации Объединенных Наций****по праву международной торговли**

Рабочая группа III (Транспортное право)

Семнадцатая сессия

Нью-Йорк, 3–13 апреля 2006 года

**Транспортное право: подготовка проекта конвенции  
о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов****Обязательства грузоотправителя по договору: предложение  
редакционного характера, представленное делегацией  
Швеции****Записка Секретариата**

В ходе подготовки к семнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Швеции представило Секретариату документ, который содержится в приложении к настоящей записке и который касается обязательств грузоотправителя по договору, предусмотренных проектом конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов. Делегация Швеции сообщила, что данный документ призван способствовать рассмотрению этой темы в Рабочей группе, поскольку он содержит предложенный пересмотренный текст главы 8 проекта конвенции, касающейся обязательств грузоотправителя по договору. Делегация Швеции далее сообщила о том, что пересмотренный текст и комментарии к нему, содержащиеся в приложении, были подготовлены с учетом итогов рассмотрения темы об обязательствах грузоотправителя по договору Рабочей группой в ходе ее шестнадцатой сессии и на основе результатов последующих неофициальных консультаций с другими делегациями. Рабочая группа, возможно, пожелает учесть содержащийся в приложении текст в ходе дальнейшего рассмотрения ею главы 8 проекта конвенции, касающейся обязательств грузоотправителя по договору.



## Приложение

### **Обязательства грузоотправителя по договору: глава 8 проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов**

#### **I. Введение**

1. Летом 2005 года делегация Швеции распространила неофициальный вопросник, касающийся обязательств грузоотправителя по договору, среди заинтересованных делегаций. Цель вопросника заключалась в содействии обсуждению в Рабочей группе этой темы и изучении вопроса о том, имеются ли возможности для достижения компромисса в отношении определенных вопросов, связанных с текстом проекта конвенции ЮНСИТРАЛ о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов (проект конвенции). Ответы на неофициальный вопросник были представлены в общей сложности 19 делегациями. Один из ответов был представлен в качестве совместного документа трех разных делегаций. На основе этих ответов делегация Швеции подготовила компромиссное предложение. Это предложение было воспроизведено в качестве документа A/CN.9/WG.III/WP.55. Затем обязательства грузоотправителя по договору обсуждались в ходе шестнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), проходившей в Вене 28 ноября – 9 декабря 2005 года. Это обсуждение основывалось на проекте текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, и на тексте, предложенном в документе A/CN.9/WG.III/WP.55. Итоги обсуждения и решения воспроизводятся в докладе о работе шестнадцатой сессии (документ A/CN.9/591, пункты 104–187). На основе итогов этого обсуждения в Рабочей группе и с учетом результатов последующих неофициальных консультаций делегация Швеции сочла целесообразным представить новый документ, содержащий уточненные предложения в отношении обязательств грузоотправителя по договору.

#### **II. Название этой главы**

2. В ходе шестнадцатой сессии Рабочей группы было решено, что в названии этой главы должна содержаться ссылка на обязательства грузоотправителя по договору перед перевозчиком (см. пункты 108 и 120 документа A/CN.9/591). Причина этого заключается в необходимости разъяснить, что глава 8 проекта конвенции не касается ответственности грузоотправителя по договору в отношении третьих сторон, например моряков, получивших повреждение грузом. Такую ответственность будет регулировать общее деликтное право. Еще один вопрос заключается в том, что в своем иске в отношении грузоотправителя по договору перевозчик может требовать компенсации того, что он был вынужден выплатить получившим повреждение морякам в качестве работодателя (см. далее рассмотрение проекта статьи 28 ниже).

3. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующее название этой главы:

*Обязательства грузоотправителя по договору перед перевозчиком.*

### III. Проект статьи 28. Сдача груза к перевозке

4. Проект статьи 28 устанавливает общее обязательство сдать груз, готовый к перевозке. В ходе шестнадцатой сессии было решено, что выражение "если не согласовано иное" следует перенести в начало первого предложения текста (см. пункты 110 и 120 документа A/CN.9/591). В докладе не разъясняется, означает ли это также то, что слова "в договоре перевозки" следует исключить. Можно утверждать, что эти слова являются излишними, поскольку нынешний текст не требует письменного соглашения для того, чтобы стороны отошли от обязательства, предусмотренного в данном положении.

5. Кроме того, в ходе этой сессии была выражена озабоченность по поводу того, что слово "вред" может подразумевать, что данный проект положения регулирует также взаимоотношения между грузоотправителем по договору и третьими сторонами, например моряками, находящимися на борту судна (см. пункт 119 документа A/CN.9/591). Цель проекта статьи 28 не заключается в предоставлении третьим сторонам какого-либо права предъявлять прямой иск в отношении грузоотправителя по договору и вследствие этого слово "вред" необходимо исключить. Однако, как указано выше, проект статьи 28 должен охватывать не только ситуации, когда судну или другому оборудованию, принадлежащему перевозчику, наносится физический ущерб. Например, это положение должно также охватывать ситуации, когда перевозчик в регрессном иске требует компенсации того, что он был вынужден выплатить своим служащим или другим лицам, которым был причинен ущерб из-за ненадлежащей укладки груза грузоотправителем по договору. По этой причине представляется целесообразным также включить в первое предложение текста слово "утрата". Кроме того, следует отметить, что слово "утрата" уже включено в текст проекта статьи 31 об ответственности грузоотправителя по договору.

6. Что касается второго предложения текста проекта статьи 28, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, то Рабочая группа решила сохранить это предложение текста, но упростить его, возможно, с учетом предложения, изложенного в сносках 116 и 435 в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Вместе с тем проблема, связанная с использованием слов "груз сдается в контейнерах", заключается в том, что согласно определению, содержащемуся в проекте статьи 1(w), термин "груз" включает и товар, и контейнер, если он предоставлен грузоотправителем по договору. Во избежание противоречия в этом тексте предлагается, чтобы второе предложение текста охватывало только ситуацию, когда контейнер или трейлер предоставляется перевозчиком и, следовательно, не является частью груза. Решение этой проблемы могло бы заключаться в замене выражения "упакованных грузоотправителем по договору", содержащегося в тексте сносок 116 и 435, выражением "предоставленных перевозчиком". Из этого текста будет косвенно вытекать, что груз должен быть уложен грузоотправителем по договору в трейлере или на трейлере.

7. Кроме того, в ходе шестнадцатой сессии было также высказано предположение о том, что в вариантах этого текста на некоторых языках слова "если не согласовано иное", содержащиеся в первом предложении текста, изменили бы обязательства, установленные как в первом, так и во втором предложении текста. Во избежание этого первое и второе предложения текста могут быть включены в качестве отдельных пунктов.

8. Было также отмечено, что, возможно, существует необходимость согласования выражения "контейнер или трейлер" с формулировками, содержащимися в других положениях проекта конвенции. В проекте статьи 64(3) используется выражение "контейнер, поддон или подобное приспособление для объединения груза". Однако здесь важно отметить, что данные два положения преследуют разные цели. Цель проекта статьи 64(3) заключается в разъяснении того, каким образом должна подсчитываться сумма ограничения ответственности, когда груз объединен в контейнере или на поддоне, тогда как цель пункта 2 проекта статьи 28 заключается в том, чтобы подчеркнуть, что установленное в пункте 1 обязательство также предусматривает, что изделия, товар и предметы, находящиеся в контейнере или трейлере, к которым перевозчик не имеет прямого доступа и которые, следовательно, он не имеет возможности проверить, должны быть уложены, увязаны и закреплены надлежащим образом. Другие виды приспособлений, используемых для объединения груза, такие как открытые поддоны, по этой причине не должны включаться в пункт 2.

9. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий текст:

*Статья 28. Сдача груза к перевозке*

*1. Если [в договоре перевозки] не согласовано иное, грузоотправитель по договору должен сдать груз, готовый к перевозке и в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку, включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также выгрузку, и чтобы он не причинил вреда или ущерба.*

*2. В случае, если груз сдается в контейнере или трейлере или на контейнере или трейлере [упакованном грузоотправителем по договору] [предоставленном перевозчиком], обязательство, установленное в пункте 1, распространяется на укладку, увязку и закрепление груза в контейнере или трейлере или на контейнере или трейлере.*

#### **IV. Проект статьи 29. Обязательство перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций; и проект статьи 18. Ответственность перевозчика за непредоставление информации и инструкций**

10. В ходе своей шестнадцатой сессии Рабочая группа решила сохранить проект статьи 29, но сформулировать его в более общих выражениях, сосредоточив внимание на сотрудничестве между грузоотправителем по договору и перевозчиком в предотвращении утраты и повреждения груза, а также ущерба, причиненного грузом (см. пункт 127 документа A/CN.9/591). Обязательство перевозчика, установленное в проекте статьи 29, следует рассматривать как вторичное по сравнению с обязательством грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 28. В соответствии с проектом статьи 29 перевозчик несет обязательство оказывать помощь грузоотправителю по договору, с тем чтобы дать ему возможность выполнить свое обязательство подготовить груз для перевозки. Одна из проблем, связанных с этим текстом в

его нынешнем виде, заключается в том, что он налагает обязательство на перевозчика, тогда как данная глава в целом касается только обязательств грузоотправителя по договору. Это обстоятельство уже отмечалось в ходе обсуждения этой главы на тринадцатой сессии Рабочей группы, состоявшейся 3–14 мая 2004 года (см. A/CN.9/552, пункт 126). Решение этой проблемы может заключаться в замене данного обязательства перевозчика общим правом грузоотправителя по договору запрашивать и получать информацию от перевозчика. В таком случае из текста ясно вытекало бы, что перевозчик несет косвенное обязательство сотрудничать с грузоотправителем по договору в этом отношении и что это обязательство является вторичным по сравнению с обязательством грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 28.

11. Что касается обязательства грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документации, то в ходе шестнадцатой сессии Рабочей группы было отмечено, что текст, содержащийся в проекте статьи 30, особенно пункт (b), является очень широким и что грузоотправитель по договору, не предоставивший какой-либо один документ, может понести непредвиденные и значительные потери (см. пункт 133 документа A/CN.9/591). Вместе с тем одним из способов установления баланса в широком тексте, подобном нынешнему тексту проекта статьи 30, заключается в распространении на грузоотправителя по договору права запрашивать и получать информацию и инструкции, которые разумно необходимы для выполнения обязательств по проекту статьи 28, также на проект статьи 30 одновременно с тем, что ответственность грузоотправителя по договору меняется на общую ответственность, основывающуюся на вине. Это означало бы, что в ситуации, когда грузоотправитель по договору не уверен в том, будет ли перевозчик нуждаться в каком-либо специальном документе, он будет иметь возможность запросить и получить такую информацию от перевозчика. Если ответ перевозчика является отрицательным, то в таком случае грузоотправитель по договору не будет нести ответственность за любую утрату или повреждение груза, обусловленные тем фактом, что такой документ не был предоставлен. Если этот подход будет выбран, то предполагается, что Рабочая группа, возможно, пожелает поменять местами нынешние проекты статей 29 и 30 в попытке уменьшить обязательства грузоотправителя по договору в отношении информации, инструкций и документации путем установления обязательства перевозчика предоставить инструкции по просьбе грузоотправителя по договору.

12. Информация, которую грузоотправитель по договору имеет право запрашивать и получать, должна ограничиваться тем, чем разумно располагает перевозчик. Это означает, что грузоотправитель по договору не может запрашивать информацию, которая требует проведения перевозчиком глубокого исследования. Альтернативой этому могло бы стать включение слов "которая известна перевозчику". Однако такая формулировка указывала бы на то, что перевозчик вообще не несет обязательства предоставлять информацию, которая ему неизвестна, даже в том случае, если ему легко будет исследовать этот вопрос. Кроме того, инструкции, которые грузоотправитель по договору будет иметь право запросить и получить, должны ограничиваться тем, что являются разумно необходимым.

13. Другой альтернативой было бы включение более общего положения, указывающего на то, что грузоотправитель по договору и перевозчик несут

взаимное обязательство сотрудничать в отношении информации и инструкций, требуемых для безопасной обработки и перевозки груза. Преимущество, связанное с таким положением, заключалось бы в том, что в нем подчеркивалась бы обязанность сторон сотрудничать. Вместе с тем существует и риск того, что такое общее положение будет рассматриваться судами как простая декларация, не имеющая правовых последствий.

14. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть в качестве вариантов В и С существующего текста проекта статьи 29, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, следующий текст, который будет считаться вариантом А данного проекта статьи:

*Статья 29[30]. Информация и инструкции от перевозчика*

*[Вариант А*

*Перевозчик должен предоставить грузоотправителю по договору, по его просьбе [и своевременно], такую информацию, какая известна перевозчику, и инструкции, которые разумно необходимы или имеют значение для грузоотправителя по договору в целях выполнения его обязательств по статье 28. [Предоставляемая информация и инструкции должны быть точными и полными.]*

*[Вариант В*

*Грузоотправитель по договору имеет право запрашивать и получать от перевозчика своевременно такие разумно имеющиеся информацию и инструкции, какие разумно необходимы в целях выполнения его обязательств по статьям 28 и 30[29].]*

*[Вариант С*

*Перевозчик и грузоотправитель по договору добросовестно отвечают на разумные просьбы кого-либо из них о предоставлении информации и инструкций, требуемых для безопасной обработки и перевозки груза, если такой информацией и инструкциями располагает такая сторона и если запрашивающая сторона не может их разумно получить из другого источника.]*

15. С учетом результатов обсуждения, изложенных выше, проект статьи 18 об ответственности перевозчика за непредоставление информации и инструкций следует исключить. Как представляется, существует незначительная необходимость – или же она вообще отсутствует – предусматривать специальную санкцию с учетом того факта, что обязательство перевозчика в этом отношении является вторичным по сравнению с обязательствами грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 28. Это, например, означает, что если грузоотправитель по договору не в состоянии предоставить информацию и инструкции вследствие того, что перевозчик не сотрудничал с ним, то грузоотправитель по договору не будет нести ответственность за повреждения, причиненные грузом судну или другому оборудованию, принадлежащему перевозчику.

16. Еще одна причина для исключения проекта статьи 18 заключается в том, что в его нынешнем виде данный проект противоречит общему положению об ответственности перевозчика, содержащемуся в проекте статьи 17. Например, если груз поврежден во время перевозки, то перевозчик может защищать себя согласно проекту статьи 17 доказыванием того, что груз был фактически уложен грузоотправителем по договору и что его укладка причинила повреждение грузу (см. проект статьи 17(2) и (3)(i)). В таком случае бремя доказывания переносится на грузоотправителя по договору, который будет вынужден доказывать, что ненадлежащая укладка обуславливалась тем фактом, что он следовал инструкциям перевозчика (см. проект статьи 17(2)(a)). Другими словами, такая ситуация уже регулируется проектом статьи 17, а существование дополнительного правила в проекте статьи 18, которое может быть применимым, может внести путаницу.

## **V. Проект статьи 30. Обязательства грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документации**

17. В докладе о работе шестнадцатой сессии было отмечено, что пункт (b) следует взять в квадратные скобки, что содержащееся во вступительной части выражение "своевременно такие точные и полные" должно рассматриваться таким же образом, что и аналогичный текст, содержащийся в проекте статьи 29, и что улучшения редакционного характера должны учитывать документ A/CN.9/WG.III/WP.55, а также другие международные документы (см. пункты 129 и 135 документа A/CN.9/591). Далее Рабочая группа решила, что результаты будущего обсуждения оснований ответственности грузоотправителя по договору, предусмотренных проектом статьи 31, должны быть учтены в будущих проектах статьи 30 и что ссылка на проект статьи 38(1)(b) и (c) должна быть распространена на пункт (a) (см. пункт 135 документа A/CN.9/591).

18. В пункте 20 документа A/CN.9/WG.III/WP.55 было предложено, чтобы содержащееся в пункте (a) выражение "за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику" и содержащееся в пункте (c) выражение "за исключением случаев, когда грузоотправитель по договору может разумно предполагать, что такая информация уже известна перевозчику", должны быть исключены. Как отмечается в докладе о работе шестнадцатой сессии Рабочей группы, вследствие того, что в конечном итоге на пункты (a) или (c) будет согласно проекту статьи 31 распространено действие схемы ответственности, основывающейся на вине (за исключением ответственности за точность информации), может заключаться в отсутствии необходимости в формулировке "разумно предполагать" и возможности ее исключения по этой причине (см. пункт 130 документа A/CN.9/591).

19. Как отмечалось выше, общая проблема, связанная с проектом статьи 30, особенно пунктом (b), заключается в том, что данный текст является весьма широким и может возлагать на грузоотправителя по договору чрезмерную ответственность. В то же время представляется затруднительным уменьшить сферу применения этого положения. Не представляется возможным предпринять

на практике попытку сформулировать обязательство грузоотправителя по договору в проекте статьи 30 в конкретных выражениях, поскольку необходимые информация, инструкции и документация могут существенно различаться в отношении разных видов перевозки груза. Одним из путей достижения этого в пункте (b) может быть ограничение информации, инструкций и документации, которые должен предоставлять грузоотправитель по договору, разумно имеющимися информацией, инструкцией и документацией, о которых грузоотправителю по договору сообщил перевозчик, если только правилами и положениями правительственных органов не предписано, что грузоотправитель по договору должен предоставлять такую информацию (см. вариант В). Однако такое положение могло бы противоречить тому факту, что во многих ситуациях грузоотправитель по договору является именно тем лицом, которое наилучшим образом осведомлено о том, какие документы являются необходимыми для предъявления таможенным органам. Как указывалось выше в отношении проекта статьи 29, практическое решение этой проблемы могло бы заключаться в попытке ограничить ответственность грузоотправителя по договору путем превращения ее в целом в ответственность, основывающуюся на вине, с обычным бременем доказывания и, возможно, также исключения большей части ответственности за задержку или ограничения компенсации определенной суммой, вместо того, чтобы пытаться уменьшить сферу применения пункта (b).

20. С учетом этого обсуждения Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий текст:

*Статья 30[29]. [Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов]  
[Обязательство грузоотправителя по договору и перевозчика в отношении предоставления информации, инструкций и документов]*

*Грузоотправитель по договору должен предоставить перевозчику своевременно такую информацию, инструкции и документы, какие разумно необходимы для:*

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

*[Вариант А пункта (b)]*

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

*[Вариант В пункта (b)]*

*б) соблюдения перевозчиком правил и положений государственных органов, которые являются применимыми к перевозке, если применимое законодательство требует от грузоотправителя по договору предоставлять такую информацию, инструкции и документы или такую информацию, инструкции и документы, о которых перевозчик своевременно сообщил грузоотправителю по договору. За исключением того, что требуется применимым законодательством, грузоотправитель по договору не*



*обязан согласно этому пункту предоставлять информацию, инструкции и документы, которыми иным образом разумно располагает перевозчик;] и*

*с) формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или транспортных электронных записей, включая условия, указанные в статье 38(1)(b) и (c), 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.*

## **VI. Проект статьи 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору**

21. В ходе шестнадцатой сессии Рабочей группы большинство делегаций поддержали мнение о том, что такая ответственность должна основываться на вине с обычным бременем доказывания, как предусмотрено статьей 12 Гамбургских правил и статьей 4(3) Гагско–Висбийских правил (см. пункт 138 документа A/CN.9/591). Этот подход означает, что перевозчику необходимо будет доказать, что утрата или повреждение груза произошли по вине грузоотправителя по договору. Как указано выше, это позволило бы сделать поправку на тот факт, что грузоотправитель по договору несет неограниченную ответственность. Кроме того, это отразило бы тот факт, что перевозчик обычно находится в намного лучшем положении для установления того, что произошло во время рейса. Такое положение также в большей мере соответствовало бы правилу, содержащемуся в проекте статьи 17(2) и (3)(i), согласно которому в случае повреждения груза перевозчику необходимо будет доказать, например, тот факт, что грузоотправитель по договору фактически произвел укладку груза и что это причинило повреждение.

22. Другой способ уменьшения подверженности грузоотправителя по договору большим рискам заключается в устранении ответственности грузоотправителя по договору за задержку. В ходе шестнадцатой сессии было предложено исключить из проекта текста ответственность за "задержку" (см. пункты 143–146 документа A/CN.9/591). Однако другие делегации высказались за сохранение ответственности за задержку. Ее исключение поставило бы под сомнение основания для установления строгой ответственности за предоставление неточной информации, поскольку, как указывалось, неточная информация является наиболее распространенной причиной задержки. Можно предположить, что последствие исключения слова "задержка" не заключается в том, что грузоотправитель по договору вообще не будет нести ответственность за задержку. Грузоотправитель по договору будет все же нести ответственность за задержку, которая произошла вследствие физического повреждения, согласно конвенции. Если, например, груз повредил судно, то перевозчик будет иметь право также на компенсацию в случае задержки, произошедшей по причине такого повреждения. Напротив, последствие исключения слова "задержка" заключается в том, что ответственность за задержку, которая не связана с физическим повреждением, будет определяться на основании внутригосударственного законодательства. Такое решение не соответствовало бы

существующему положению статьи 3(5) Гаагских правил и статьи 17(1) Гамбургских правил, касающемуся ответственности за предоставление неточной информации. Компромиссным решением этой проблемы могло бы быть исключение слова "задержка" и урегулирование вопроса об ответственности за задержку (если задержка не является последствием физического повреждения) на основании внутрисударственного законодательства, за исключением того, что предусмотрено проектом статьи 30(с). В предложенном тексте слово "задержка" взято в квадратные скобки.

23. В ходе своей шестнадцатой сессии Рабочая группа решила, что следует установить строгую ответственность за предоставление неточной информации согласно проекту статьи 30(с). Это означает, что грузоотправитель по договору будет считаться гарантировавшим точность информации, содержащейся в документах, которые он предоставляет перевозчику, тогда как ответственность за непредоставление документа будет все еще основываться на вине. Такая ответственность будет соответствовать статье 3(5) Гаагских правил и статье 17(1) Гамбургских правил. Следует отметить, что для полного соответствия Гаагско-Висбийским и Гамбургским правилам ответственность, установленная в пункте 2, как указано выше, должна включать задержку.

24. С учетом того факта, что, как решила Рабочая группа, глава 8 проекта конвенции должна касаться только взаимоотношений между грузоотправителем по договору и перевозчиком, но не с третьими сторонами, пункт 3 проекта статьи 31, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, следует исключить.

25. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий текст:

*Статья 31. Основания ответственности  
грузоотправителя по договору*

*1. Грузоотправитель по договору несет ответственность перед перевозчиком за утрату, [или] повреждение [или задержку в сдаче груза], причиненную грузом, и за нарушение своих обязательств по статьям 28 и [29]30 при условии, что такая утрата, [или] повреждение [или задержка в сдаче груза] произошла по вине грузоотправителя по договору или любого лица, указанного в статье 35.*

*2. Невзирая на пункт 1, грузоотправитель по договору считается гарантировавшим в момент получения перевозчиком точность информации документов, которые должны быть предоставлены согласно статье [29]30(с). Грузоотправитель по договору должен возместить перевозчику все потери, [или] повреждения [или задержку в сдаче груза], возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности информации и документов.*

## **VII. Проект статьи 32. Существенное искажение данных грузоотправителем по договору**

26. В ходе шестнадцатой сессии было решено, что проект статьи 32 следует исключить из проекта конвенции (см. пункт 156 документа A/CN.9/591).

## **VIII. Проект статьи 33. Специальные правила в отношении опасных грузов**

27. В ходе своей шестнадцатой сессии Рабочая группа решила включить слова "или станет" в текст пункта 1 проекта статьи 33, с тем чтобы это правило являлось более полным (см. пункты 159 и 161 документа A/CN.9/591).

28. В отношении пункта 2 было отмечено, что грузоотправитель по договору может столкнуться с трудностями при выполнении своего обязательства замаркировать или обозначить груз в соответствии с действующими правилами, положениями или требованиями компетентных органов с учетом того факта, что он не знает о том, каким образом будет происходить перевозка и какие виды транспорта следует использовать. До определенной степени эта проблема уже решена благодаря тому обстоятельству, что данное обязательство относится к "предполагаемой перевозке груза". Если, например, перевозчик внезапно принимает решение перевозить груз через другую страну или другим видом транспорта, чем первоначально планировалось, то грузоотправитель по договору не может нести ответственность за то, что данный груз не обозначен в соответствии с положениями, применимыми к данному виду транспорта в этой стране. Вместе с тем существующий текст не решает эту проблему тогда, когда перевозка не была согласована, но оставляет ее решение на усмотрение перевозчика. В качестве практического решения этой проблемы предлагается включить новый пункт 4, предоставляющий грузоотправителю по договору право запрашивать и получать разумно имеющуюся информацию и инструкции у перевозчика, с тем чтобы выполнить свои обязательства. Данный предлагаемый текст взят в квадратные скобки ниже и призван, как и предложенный текст проекта статьи 29, подчеркнуть тот факт, что перевозчик и грузоотправитель по договору должны сотрудничать с тем, чтобы перевозчик нес обязательство информировать, по соответствующей просьбе, грузоотправителя по договору о перевозке. Вполне возможен альтернативный подход, предусматривающий ссылку на проект статьи 33(3) в варианте В проекта статьи 29.

29. Кроме того, в пунктах 2 и 3 проекта статьи 33 текст был скорректирован с целью отразить решение Рабочей группы, принятое на ее шестнадцатой сессии (см. пункты 166 и 170 документа A/CN.9/591). Ссылки на исполняющие стороны были исключены в том, что касается ответственности (грузоотправитель по договору все еще может вместо перевозчика предоставлять информацию исполняющей стороне), и слова "прямо или косвенно" в пунктах 2 и 3 были исключены. Слово "задержка" может быть также исключено в качестве способа ограничения слишком большой ответственности грузоотправителя по договору. Как отмечается в пункте 168 в документе A/CN.9/591, в этом тексте слова "такого непредоставления информации" можно было бы использовать в качестве альтернативы словам "такой перевозки". Это позволило бы подчеркнуть тот факт, что между непредоставлением информации и утратой, повреждением или задержкой должна существовать причинно-следственная связь. Вместе с тем необходимо принять к сведению также высказанное в ходе шестнадцатой сессии Рабочей группы мнение о том, что выражение "такая перевозка" было призвано сохранить подход, использовавшийся в статье 13(2)(а) Гамбургских правил, с

тем чтобы отразить серьезный характер обязательства грузоотправителя по договору (см. пункт 168 документа A/CN.9/591).

30. С учетом того факта, что обязательство информировать перевозчика об опасном характере груза является наиболее важным обязательством, установленным в этом положении, предлагается, чтобы это правило стало пунктом 2 вместо пункта 3. Рабочая группа, возможно, также пожелает обсудить вопрос о том, следует ли перенести определение понятия "опасные грузы" в проект статьи 1 проекта конвенции. На шестнадцатой сессии ни одно из этих предложенных решений прямо не обсуждалось.

31. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий текст:

*Статья 33. Специальные правила в отношении опасных грузов*

*1. "Опасный груз" означает груз, который 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.*

*2. Грузоотправитель по договору должен уведомить перевозчика об опасной природе или характере груза своевременно до сдачи груза 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 ответственность перед перевозчиком за любую утрату, [или] повреждение [или задержку], вытекающие из такой [перевозки] [непредоставления информации] или являющиеся ее результатом.*

*3. Грузоотправитель по договору должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный в соответствии с любыми правилами, положениями или другими требованиями компетентных органов, которые являются применимыми на любой стадии предполагаемой перевозки груза. Если грузоотправитель по договору не делает этого, он несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату, [или] повреждение [или задержку], вытекающие из такого бездействия или являющиеся его результатом.*

*[4. Грузоотправитель имеет право запросить и получить от перевозчика такую разумно имеющуюся информацию и инструкции, какие разумно необходимы для выполнения его обязательств по пункту 3.]*

## **IX. Проект статьи 34. Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору**

32. Рабочая группа решила включить текст, предложенный в пункте 39 документа A/CN.9/WG.III/WP.55, однако при этом заменить выражение "получает транспортный документ или транспортную электронную запись"

выражением "соглашается с тем, что его наименование указано на транспортном документе или транспортной электронной записи в качестве грузоотправителя по договору" (см. пункт 175 документа A/CN.9/591).

33. С учетом этого в данном тексте должно говориться следующее:

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

*1. Если какое-либо лицо, именуемое "грузоотправителем по договору" в договорных условиях, но не являющееся грузоотправителем по договору согласно определению, содержащемуся в пункте 1(h), соглашается с тем, что его наименование указано на транспортном документе или транспортной электронной записи в качестве грузоотправителя по договору, то такое лицо а) несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей главой и согласно статье 59, и б) пользуется правами и иммунитетами грузоотправителя по договору, предусмотренными в настоящей главе и в главе 14.*

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

## **X. Проект статьи 35. Субститутивная ответственность грузоотправителя по договору**

34. Рабочая группа решила включить текст, предложенный в пункте 41 документа A/CN.9/WG.III/WP.55, в проект конвенции (см. пункт 180 документа A/CN.9/591).

35. В ходе обсуждения на шестнадцатой сессии Рабочей группы было также отмечено, что, возможно, существует необходимость корректировки пункта 2 текста, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.55, для учета любых изменений, внесенных в проект статьи 14(2) в отношении условий "франкопогрузка–разгрузка (штифка)", т.е. условий (FIO(S)). Позднее, в ходе обсуждения вопроса о сдаче груза было разъяснено, что совокупный эффект проектов статей 11(6) и 14(2) заключается в том, что грузоотправитель по договору несет ответственность за любую утрату вследствие того, что он не выполнил эффективно свои обязательства в соответствии с условиями FIO(S), тогда как перевозчик будет по-прежнему нести ответственность за другие вопросы, возникающие в ходе погрузки и выгрузки (см. пункт 204 документа A/CN.9/591). Вследствие этого, как представляется, практически отсутствует необходимость сохранения пункта 2 проекта статьи 35. Только в ситуации, когда стороны рассматривают условия FIO(S) как простое условие платежа, т.е. погрузка или разгрузка груза оплачивается грузоотправителем по договору, но все же выполняется перевозчиком, этот пункт представляется имеющим определенный смысл. Однако в такой ситуации из общих принципов договорного права будет вытекать то, что перевозчик не может возложить на грузоотправителя по договору ответственность за утрату или повреждение груза. По этой причине пункт 2 можно было бы исключить.

36. При условии сохранения пункта 2 текста, изложенного в пункте 41 документа A/CN.9/WG.III/WP.55, встает вопрос о том, следует ли данный текст скорректировать. В ходе обсуждения было высказано предположение о том, что слова "со стороны перевозчика" являются излишними, поскольку термин "исполняющая сторона" определяется в проекте конвенции как лица, действующие от имени перевозчика (см. пункт 179 документа A/CN.9/591). Однако, как представляется, эти слова отвечают цели проведения различия между исполняющими сторонами со стороны грузоотправителя по договору и исполняющими сторонами со стороны перевозчика. Этот пункт является применимым только к исполняющим сторонам перевозчика. Данный текст был незначительно уточнен путем замены слов "со стороны перевозчика" словами "действующей от имени перевозчика".

37. Кроме того, в ходе шестнадцатой сессии было высказано предположение о том, что слово "субститутивный" в названии этой статьи следует изменить, с тем чтобы обеспечить лингвистическое единообразие между вариантами текста проекта конвенции на разных языках. Альтернативным существующему названием могло бы быть следующее: "Ответственность за действия или бездействие других лиц".

38. С учетом вышеизложенных итогов обсуждения Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий текст:

*Статья 35. Ответственность за действия или бездействие других лиц*

*1. Грузоотправитель по договору несет ответственность за действия или бездействие любого лица, включая субподрядчиков, служащих и агентов, которому он делегировал исполнение своих обязанностей в соответствии с настоящей главой, как если бы такие действия или бездействие являлись его собственными действиями или бездействием. Ответственность возлагается на грузоотправителя по договору в соответствии с настоящей главой только в том случае, если действия или бездействие соответствующего лица относятся к сфере его трудового соглашения, служебных обязанностей или агентских функций.*

*[2. Независимо от пункта 1, грузоотправитель по договору не несет ответственности за действия или бездействие перевозчика или исполняющей стороны, действующей от имени перевозчика, которой он делегировал исполнение своих обязанностей в соответствии с настоящей главой.]*

## **XI. Проект статьи 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору**

39. Рабочая группа решила сохранить проект статьи 36, но рассмотреть его вновь с учетом решения, принятого в отношении проекта статьи 94(2). Вместе с тем слово "или", содержащееся в конце текста пункта (а), следует перенести в конец текста пункта (б).

40. В таком случае в этом положении должно говориться следующее:

*Статья 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору*

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

*a) в отношении любой предусмотренной в настоящей главе ответственности грузоотправителя по договору или лица, указанного в статье 34;*

*b) в отношении любых сумм, подлежащих уплате перевозчику в соответствии с договором перевозки, за исключением тех случаев, когда перевозчик имеет надлежащее обеспечение в отношении уплаты таких сумм; или*

*c) в той мере, в какой это противоречит положениям статьи 63.*

---