



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
20 September 2005

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Шестнадцатая сессия
Вена, 28 ноября – 9 декабря 2005 года

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

Сдача груза: информация, представленная делегацией Нидерландов

Записка Секретариата

В ходе подготовки к шестнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Нидерландов представило документ, который содержится в приложении к настоящей записке, в целях содействия рассмотрению Рабочей группой главы проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, посвященной сдаче груза.

Делегация Нидерландов сообщила о том, что она неофициально распространила среди других делегаций текст вопросника, содержащийся в приложении к настоящей записке, с целью компиляции мнений, высказанных направившими ответы делегациями, для содействия обсуждению в Рабочей группе главы, посвященной сдаче груза.

Содержащийся в приложении вопросник воспроизводится в той форме, в какой он был получен Секретариатом.



Приложение

Вопросник по вопросу о "сдаче груза"

Общие замечания

1. Данный неофициальный вопросник касается главы проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, посвященной сдаче груза. Однако, поскольку сдача груза знаменует собой прекращение ответственности перевозчика, положения, касающиеся периода ответственности, также включены в этот вопросник. Кроме того, рассматривается смежный вопрос об условии "франкопогрузка–разгрузка, штивка" (FIO(S)). И наконец, в конце текста этого вопросника поставлен вопрос об ответственности перевозчика и грузоотправителя по договору за любое нарушение их обязательств, предусмотренных положениями о сдаче груза.

2. В данном неофициальном вопроснике тексты положений взяты из документа A/CN.9/WG.III/WP.56, включающего сводные тексты, которые станут основой для предстоящего обсуждения в ходе шестнадцатой сессии Рабочей группы в Вене. Нумерация положений, используемая в этом вопроснике, соответствует их нумерации в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, который был подготовлен и представлен для перевода и опубликования. Во избежание путаницы "прежняя" нумерация положений в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 включена в скобках.

3. Пункты 11(1), (2) и (4) (ранее 7(1), (2) и (3)). Период ответственности перевозчика

1. С учетом положений статьи 12 ответственность перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки до момента сдачи груза грузополучателю.

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

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

4. Предусмотреть определение понятия сдачи груза нелегко. Некоторые правовые системы требуют совершения определенного акта фактического получения груза грузополучателем; другие считают передачу груза в свободное распоряжение грузополучателя сдачей груза. Такая передача груза в распоряжение грузополучателя может быть совершена буквально или через посредство таких документов, как распоряжение о сдаче груза. В этом отношении вполне возможным является целый ряд вариантов. По этой причине в проекте конвенции отсутствует определение понятия "сдача груза". В нем определяются только начало и окончание периода ответственности перевозчика.

5. Такое определение начала и окончания периода ответственности в принципе является договорным вопросом: решающее значение здесь имеет то, что по соглашению сторон является получением груза и его сдачей. В качестве примера: если договор перевозки включает положение "*грузополучатель принимает груз у борта судна настолько оперативно, насколько этот груз может быть сдан*", то ответственность перевозчика (в соответствии с договором перевозки) прекращается в момент, когда он помещает груз на причал. Если не было достигнуто прямого или косвенного соглашения относительно момента и места получения или сдачи груза, но в месте назначения существуют определенные торговые обычаи, практика или обыкновения, то применяются такие обычаи, практика или обыкновения. Если такое соглашение, обычаи, практика или обыкновения не являются применимыми, то применяется общее "резервное" положение. В таком случае фактический прием груза или фактическая выгрузка или разгрузка груза из последнего судна или транспортного средства, на котором он перевозился, представляют собой соответствующий момент и место получения или сдачи груза. Одно из последствий использования такого подхода заключается в том, что классическая "урегулирующая" оговорка должна содержать ссылку на охват договора, а не на исключение ответственности перевозчика.

6. *Вопросы:*

- a) *Является ли данное понятие приемлемым?*
- b) *Имеются ли у вас какие-либо предложения в отношении улучшений редакционного характера?*

7. **Пункты 11(3) (новая формулировка) и (5) (ранее 7(4))**

3. Если грузоотправитель обязан передать груз в месте получения груза какому-либо органу или другой третьей стороне, которым в соответствии с законодательством или нормативными актами, применимыми в месте сдачи, должен быть передан груз и у которых перевозчик может его получить, то моментом и местом получения перевозчиком груза от такого органа или другой третьей стороны являются момент и место получения груза перевозчиком согласно пункту 2.

5. Если перевозчик обязан передать груз в месте сдачи груза какому-либо органу или другой третьей стороне, которым в соответствии с законодательством или нормативными актами, применимыми в месте сдачи, должен быть передан груз и у которых грузополучатель может его получить, то такая передача будет

рассматриваться в качестве сдачи груза перевозчиком согласно пункту 4.

8. В ограниченном числе стран экспортные грузы должны передаваться определенным органам до их получения перевозчиком или же импортные грузы должны передаваться определенным органам до их сдачи грузополучателю. В данных пунктах затрагиваются эти ситуации.
9. *Вопросы:*
- a) *Являются ли эти понятия приемлемыми?*
 - b) *Имеются ли у вас какие-либо предложения в отношении улучшений редакционного характера?*
10. **Пункт 11(6) (новая формулировка) и пункты 14(1) и (2) (ранее 11(1) и (2))**

Статья 11

6. Для целей определения периода ответственности перевозчика и с учетом пункта 14(2) (ранее 11(2)) договор перевозки может и не предусматривать, что:

- a) **момент получения груза наступает после начала его первоначальной погрузки в соответствии с договором перевозки; или**
- b) **момент сдачи груза наступает до завершения его окончательной выгрузки в соответствии с договором перевозки.**

Статья 14

1. Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определяется в статье 11 (ранее 7) и с учетом статьи 27 (ранее 8), должен обеспечить надлежащее и тщательное получение, погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним, разгрузку и сдачу груза.

[2. Стороны могут договориться о том, что погрузка, укладка и разгрузка груза должны исполняться грузоотправителем по договору или любым лицом, указанным в статье 35 (ранее 32), распоряжающейся стороной или грузополучателем. Такое соглашение должно быть упомянуто в договорных условиях.]

11. С учетом высказанного в Рабочей группе мнения о том, что коммерческая гибкость статьи 11 (ранее 7) может быть использована ненадлежащим образом перевозчиком для уменьшения периода своей ответственности, Секретариат включил новый пункт 11(6) в документ A/CN.9/WG.III/WP.56. Кроме того, он внес существенные поправки в текст пункта 14(2), взятый в квадратные скобки. В настоящее время этот пункт прямо предусматривает, что период такой ответственности должен включать погрузку и разгрузку груза и что любое делегирование перевозчиком любых своих обязанностей в течение этого периода ограничивается только погрузкой, укладкой и разгрузкой.

12. Новый пункт 11(6) и измененный пункт 14(2) могут также совместно решить проблему условий FIO(S). Использование этих условий является широко

распространенной практикой в некоторых секторах морских перевозок¹. Однако, в отличие от таких конвенций о внутренних перевозках, как Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года (КПГВ), Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года с поправками, внесенными согласно Протоколу 1978 года (КТПГ), и Унифицированные правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом, приложение к Конвенции, касающейся международной перевозки железнодорожным транспортом, с поправками, внесенными в соответствии с Протоколом об изменении 1999 года (КМЖП–МГК), действующие конвенции о морских перевозках включают погрузку и разгрузку в качестве (автоматических) обязанностей перевозчика. В результате этого нормы права, действующие в этой области, недостаточно согласуются с установившейся практикой.

13. Эта проблема решается по-разному в различных правовых системах. Некоторые правовые системы придерживаются теории, согласно которой условие FIO(S) определяет охват морского рейса. В таком случае считается, что сдача груза происходит на борту судна. Другие правовые системы полагаются на исключение на основании "действия или бездействия грузоотправителя по договору" для того, чтобы освободить перевозчика от последствий ненадлежащей укладки груза. Налицо также точка зрения, согласно которой условие FIO(S) должно рассматриваться как касающееся затрат на погрузку, укладку и т.д. только без воздействия на ответственность перевозчика. Эта правовая неопределенность усугубляется тогда, когда само условие FIO(S) не является вполне ясным, в результате чего иногда разные судьи в рамках одной и той же юрисдикции приходят к разным выводам.

14. В проекте конвенции предпринимается попытка обеспечить некоторое единообразие путем указания в новом пункте 11(6), наряду с пунктом 14(1) (ранее 11(1)), на то, что погрузка, укладка и разгрузка являются обязанностями перевозчика, которые он несет в течение периода своей ответственности. Следовательно, пункт 14(2) (ранее 11(2)) предусматривает, что условия FIO(S) являются допустимыми с юридической точки зрения и должны рассматриваться в качестве исключения, касающегося этой обязанности перевозчика. Последствия этих положений заключаются в том, что погрузка, укладка и разгрузка помещаются в рамки договора перевозки и, следовательно, сферы применения проекта конвенции. Условия FIO(S), как таковые, могут более и не определять момент получения или сдачи груза. Из этого вытекает, что погрузка, укладка и разгрузка не наносят ущерба всем другим обязательствам перевозчика, таким, как его обязательство проявлять должную осмотрительность. Другие последствия использования условий FIO(S) будут зависеть от их толкования. Если в намерение сторон входит то, что данные условия устанавливают

¹ Эта практика существует почти исключительно в секторе нелинейных перевозок. В этом секторе грузоотправители по договору/грузополучатели часто предпочитают производить операции по погрузке и/или разгрузке самостоятельно, поскольку, например, они имеют в собственности соответствующий терминал или обладают специальными познаниями и опытом в отношении груза. В таких случаях фрахтовая ставка исключает стоимостной элемент погрузки и/или разгрузки. В соответствии со статьей 10 (ранее 2(4)) применение настоящей Конвенции может также распространяться на нелинейные перевозки, что является причиной того, что в данном проекте конвенции этому вопросу уделяется внимание.

ответственность грузовой стороны за погрузку, укладку или разгрузку, то перевозчик может быть освобожден от ответственности за последствия ненадлежащей укладки, но только в пределах действия системы ответственности, указанной в статье 17 (ранее 14). В этой статье сохраняется исключение на основании "действия или бездействия грузоотправителя по договору", однако это исключение сейчас действует в контексте другого разделения бремени доказывания между перевозчиком и заявителем требования в отличие от Гаагско–Висбийских правил.

15. *Вопросы:*

- a) *Является ли после подготовки Секретариатом пересмотренных положений понятие порядка, в котором проект конвенции затрагивает существование условий FIO(S), приемлемым?*
- b) *Имеются ли у вас какие-либо предложения в отношении улучшений редакционного характера?*

16. **Статья 46. Обязательство принять поставку**

Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель [осуществляющий любое из своих прав в соответствии с договором перевозки,] должен принять поставку груза в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 11(4) (ранее 7(3)). [Если грузополучатель в нарушение своего обязательства оставляет груз на попечении перевозчика или исполняющей стороны, перевозчик или исполняющая сторона действуют в отношении груза как агенты грузополучателя, но не несут никакой ответственности за утрату или повреждение такого груза, если такая утрата или повреждение не явились результатом личного действия или упущения перевозчика [или исполняющей стороны], совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.]

17. В соответствии со статьей 13 (ранее 10) перевозчик обязан сдать груз грузополучателю. Статья 1(k) (ранее 1(i)) определяет грузополучателя как лицо, уполномоченное на получение груза. Это оставляет нерешенной проблему, сопряженную с тем, в какой степени грузополучателю следует разрешить не принимать поставку. В связи с этим вопросом данный проект статьи, включая формулировку, взятую в квадратные скобки, предусматривает, что только грузополучатель, который не принимает активного участия в перевозке, может не принимать поставку груза. Как только он становится активным, он должен принять поставку. Это положение применяется даже в том случае, если грузополучатель берет образцы груза и впоследствии принимает решение отвергнуть груз согласно договору купли–продажи. В соответствии со статьей 86 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли–продажи товаров такой грузополучатель, принимая поставку груза от перевозчика, делает это от имени продавца. Не принимающий участия в перевозке грузополучатель, например банк, являющийся держателем коносамента в качестве обеспечения, не несет обязательства самому принимать поставку груза, однако может быть вынужден принять меры согласно статье 48 или 49.

18. В ходе обсуждения в Рабочей группе был поставлен вопрос о том, должна ли эта обязанность грузополучателя быть безусловной. С другой стороны, безусловная обязанность может обеспечить слишком незатруднительный отказ от груза, который утратил свою коммерческую стоимость полностью. Кроме того, уровень деятельности грузополучателя, который приводит к возникновению его обязанности принять поставку, явился предметом обсуждения. В этом отношении следует обратить внимание на пункт 62(3) (ранее 60(3)), который определяет уровень деятельности для того, чтобы держатель оборотного транспортного документа принял на себя соответствующие обязанности².

19. *Вопросы:*

- a) *Является ли понятие, изложенное в первом предложении текста статьи 49, включая его часть, взятую в квадратные скобки, приемлемым или же обязанность грузополучателя принять поставку груза должна быть безусловной?*
- b) *Если это понятие является приемлемым, то должно ли осуществление любых своих прав грузополучателем быть дополнительно обусловленным, например, с помощью положения, аналогичного пункту 62(3) (ранее 60(3))?*

20. Второе предложение текста этой статьи, касающееся ответственности, рассматривается в пунктах 46–48 этого вопросника.

21. **Статья 47. Обязательство подтвердить получение груза**

По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которая сдает груз, грузополучатель должен подтвердить получение груза от перевозчика или исполняющей стороны таким образом, как это принято в месте назначения.

Это положение в целом является приемлемым для Рабочей группы и, следовательно, не ведет к постановке конкретных вопросов в данном вопроснике.

22. **Статья 48. Случай, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдается**

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выдана, применяются следующие пункты:

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

² В этом положении говорится: "... любой держатель, который не является грузоотправителем по договору, не пользуется какими-либо правами в соответствии с договором перевозки исключительно в силу того факта, что он:

- a) в соответствии со статьей 7 (ранее 4) 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 61 (ранее 59) передает свои права".

b)

Вариант А пункта (b)

перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 11(4) (ранее 7(3)), по предъявлении грузополучателем надлежащего удостоверения;

Вариант В пункта (b)

перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 11(4) (ранее 7(3)). В качестве обязательного условия для сдачи груза грузополучатель предъявляет надлежащее удостоверение;

Вариант С пункта (b)

перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 11(4) (ранее 7(3)). Перевозчик может отказать в сдаче груза, если грузополучатель не предъявляет надлежащего удостоверения;

с) если грузополучатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик соответствующим образом уведомляет распоряжающуюся сторону, или если, предприняв разумные усилия, он не может определить или найти распоряжающуюся сторону – грузоотправителя по договору. В таком случае распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору должны дать перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, определить и найти распоряжающуюся сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается лицо, упомянутое в статье 34 (ранее 31). Перевозчик, который сдает груз по инструкции распоряжающейся стороны или грузополучателя по договору в соответствии с настоящим пунктом, освобождается от исполнения своих обязательств по сдаче груза в соответствии с договором перевозки.

23. Настоящая статья применяется тогда, когда оборотный документ не выдается или, например, в ситуациях электронной торговли, когда какой-либо документ вообще не используется. В ней устанавливается принцип, согласно которому распоряжающаяся сторона (которой в таких ситуациях часто будет грузоотправитель по договору) несет обязательство обеспечить, чтобы перевозчик был в состоянии сдать груз. Это понятие уже было одобрено Рабочей группой. Единственный вопрос, оставшийся нерешенным, заключается в том, может ли перевозчик, который несет обязательство сдать груз согласно статье 13 (ранее 10), отказать в сдаче груза, если грузополучатель, требующий сдачи груза, не может предъявить надлежащее удостоверение. Этот проект положения был сочтен неясным с точки зрения этого аспекта, и Секретариат внес в него два изменения, которые могут решить этот вопрос.

24. *Вопрос: Отдаете ли Вы предпочтение варианту А (первоначальный текст), варианту В или варианту С?*

25. **Статья 49. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдается**

Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана, применяются следующие пункты:

а) i) без ущерба для положений статьи 46 держатель оборотного транспортного документа вправе требовать сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик должен сдать груз в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 11(4) (ранее 7(3)), такому держателю против возврата оборотного транспортного документа. В том случае, если было выдано более одного оригинала оборотного транспортного документа, достаточно вернуть один оригинал, и другие оригиналы утрачивают силу или перестают быть действительными;

ii) без ущерба для положений статьи 46 держатель оборотной транспортной электронной записи вправе требовать сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик должен сдать груз в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 11(4) (ранее 7(3)), такому держателю, если он в соответствии с процедурами, упомянутыми в статье 6, доказывает, что он является держателем транспортной электронной записи. После такой сдачи груза транспортная электронная запись утрачивает силу или действительность.

26. Проблема здесь касается оборотного коносамента. Этот документ предоставляет его держателю обеспечение путем наделения его исключительным правом принимать поставку груза в месте назначения. Он также предоставляет обеспечение перевозчику в том смысле, что если перевозчик сдает груз держателю коносамента, то данный перевозчик освобождается от своего обязательства сдать груз. Однако эти ключевые функции данного документа могут быть выполнены только в том случае, если он имеется в месте назначения. Если такого документа в месте назначения не имеется, то обе стороны могут чувствовать себя лишенными обеспечения. Для того чтобы предусмотреть решение, данный проект статьи в начале текста этого пункта указывает, что держатель коносамента имеет право, но не обязан, принять поставку груза по предъявлению коносамента. В таком случае перевозчик обязан сдать груз. Этот подход следует обычной сегодняшней практике.

27.

Статья 49

b) если держатель не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения, перевозчик соответствующим образом должен уведомить распорядяющуюся сторону, или если, предприняв разумные усилия, он не может определить или найти распорядяющуюся сторону – грузоотправителя по договору. В таком случае распорядяющаяся сторона или грузоотправитель по договору должны дать перевозчику инструкции в отношении сдачи груза. Если перевозчик не может, предприняв разумные усилия, определить и

найти распоряжающуюся сторону или грузоотправителя по договору, то для целей настоящего пункта грузоотправителем по договору считается лицо, упомянутое в статье 34 (ранее 31).

28. Когда коносамента не имеется в месте назначения груза или же держатель коносамента не желает принимать поставку, то применяется тот же принцип, что и согласно предыдущей статье: основная обязанность распоряжающейся стороны заключается в принятии мер предосторожности, с тем чтобы перевозчик был в состоянии исполнить свое обязательство по договору перевозки сдать груз. Распоряжающаяся сторона является стороной, заинтересованной в грузе, и может потребоваться, чтобы распоряжающаяся сторона защищала свои интересы. Может случиться так, что распоряжающаяся сторона не устанавливает контакта с перевозчиком и/или не может быть определена перевозчиком. В таком случае грузоотправитель по договору, являясь первоначальным партнером перевозчика по договору, должен принять на себя ответственность за направление перевозчику сообщения о сдаче груза. Грузоотправитель по договору должен предпринять усилия по нахождению надлежащего лица, которому должен быть сдан груз, или же если он терпит неудачу в своих усилиях, грузоотправитель по договору может принимать ответственность за надлежащую сдачу груза им самим посредством, например, направления перевозчику просьбы обеспечить хранение груза от его имени. Если грузоотправитель по договору не выполняет этого обязательства, то он может нести ответственность за это. В отношении стандарта ответственности см. пункты 49–53 данного вопросника.

29.

Статья 49

с) [несмотря на положения пункта (d),] перевозчик, сдающий груз согласно инструкции распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору в соответствии с пунктом (b) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства по сдаче груза держателю в соответствии с договором перевозки, независимо от того, был ли возвращен ему оборотный транспортный документ или смогло ли лицо, требующее сдать груз согласно оборотной транспортной электронной записи, доказать в соответствии с процедурами, упомянутыми в статье 6, что оно является держателем.

30. Когда перевозчик сдает груз по инструкции в принципе распоряжающейся стороны, перевозчик освобождается от исполнения своего обязательства по договору перевозки сдать груз грузополучателю. Однако, если держатель коносамента не может быть определен (в таком случае грузоотправитель по договору должен дать перевозчику инструкцию относительно сдачи груза), то можно ожидать, что коносамент не будет предъявлен. В таком случае встает вопрос о том, какие права связаны с таким коносаментом после сдачи груза перевозчиком. Этот вопрос рассматривается в следующем пункте (d).

31.

Статья 49

Вариант А пункта (d)

d) [за исключением случаев, предусмотренных в пункте (c),] если сдача груза перевозчиком в месте назначения производится без возврата оборотного транспортного документа перевозчику или без

доказывания, упомянутого в пункте (a)(ii), лицо, которое становится держателем после сдачи груза перевозчиком грузополучателю или лицу, уполномоченному принять такой груз в соответствии с любым договором или другим соглашением, помимо договора перевозки, приобретает права [по отношению к перевозчику] в соответствии с договором перевозки только в том случае, если i) передача оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи была произведена в соответствии с договором или другим соглашением, заключенным до такой сдачи груза; или ii) такому лицу в момент, когда оно стало держателем, не было известно или оно не могло на разумной основе знать о такой сдаче. [Настоящий пункт не применяется, когда груз сдается перевозчиком в соответствии с пунктом (c).]

32. Этот пункт касается двух ситуаций. Одна ситуация сопряжена с тем событием, что имеется держатель коносамента, который приобрел этот коносамент после сдачи груза перевозчиком, но в соответствии с иным договорным положением, чем договор перевозки, которое было совершено до сдачи груза. Типичным примером такого лица является промежуточный покупатель в цепочке покупателей и продавцов, когда коносамент продвигается слишком медленно по этой цепочке, с тем чтобы он был в наличии своевременно в месте назначения. Если такой промежуточный покупатель становится держателем коносамента после сдачи груза перевозчиком конечному покупателю, то он более не имеет права на сдачу груза, но может приобрести право предъявить перевозчику иск, если установлена ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза.

33. Другая ситуация касается "невиновной" стороны, т.е. стороны, которая не знала и не могла в разумной степени знать о сдаче груза, но приобрела коносамент добросовестно. Такая сторона пользуется защитой и может полагаться на содержание коносамента, включая право на сдачу ей груза. Типичный пример этого случая нелегко привести, поскольку когда все стороны, участвующие в коммерческой сделке, действуют осмотрительно (и честно), то можно утверждать, что такая ситуация никогда не возникнет. Вместе с тем вполне очевидно, что ее также не следует исключать, что и является причиной включения этого положения в проект конвенции.

34. В Рабочей группе была выражена некоторая озабоченность по поводу того, что этот пункт не является достаточно ясным. Было также высказано предположение о том, что взаимосвязь между этим пунктом и предыдущим пунктом следует уточнить. Поэтому Секретариат подготовил следующий вариант, учитывающий эти аспекты. Подпункт (d) в этом варианте дополняет подпункт (c), а подпункт (e) превалирует над подпунктами (c) и (d).

35.

Статья 49

Вариант В пункта (d), который состоит из пунктов (d) и (e)

d) если груз сдается в соответствии с пунктом (c), то лицо, которое становится держателем после сдачи груза перевозчиком грузополучателю или лицу, имеющему право на груз в соответствии с любым договором или другим соглашением, помимо договора перевозки, приобретает права в отношении перевозчика согласно

договору перевозки, иные, чем право требовать сдачи груза, только в том случае, когда передача оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи была осуществлена в соответствии с договором или другими соглашениями, заключенными до такой сдачи груза;

е) невзирая на пункты (с) и (d), держатель, который не знал или не мог на разумной основе знать о такой сдаче груза в тот момент, когда он стал держателем, приобретает права, предусмотренные в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи.

36. Статья 49 в целом получила общую поддержку Рабочей группы. Распространенное мнение заключалось в том, что проблема сдачи груза без предъявления коносамента заслуживает соответствующего решения. Торговая практика ослабила систему коносаментов, и следует предпринять попытку ее возрождения в интересах перевозчиков, а также грузовой стороны. Вместе с тем было высказано предостережение о том, что сбалансированность различных прав и обязательств требует тщательного изучения, с тем чтобы обеспечить правильную сбалансированность и достичь реализуемых решений.

37. *Вопросы:*

- a) *Отдаете ли вы предпочтение Варианту В по сравнению с первоначальным проектом текста подпункта (d)?*
- b) *Устанавливает ли статья 49 правильный баланс между различными правами и обязательствами?*
- c) *Считаете ли вы, что концепция статьи 49 является реализуемой?*
- d) *Имеются ли у вас какие-либо предложения в отношении улучшений?*

38. **Статья 50 (ранее пункт 49(е)). Ненаправление надлежащих инструкций**

Если распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не дают перевозчику надлежащих инструкций в соответствии со статьями 48 и 49 или если распоряжающаяся сторона или грузоотправитель по договору не могут быть найдены, перевозчик вправе, без ущерба для любых других средств правовой защиты, которыми может обладать перевозчик в отношении такой распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору, воспользоваться своими правами в соответствии со статьями 51, 52 и 53 (ранее 50, 51 и 52).

39. Это положение в целом является приемлемым для Рабочей группы и по этой причине не приводит к постановке конкретных вопросов в настоящем вопроснике.

40. **Статья 51 (ранее 50). Случаи, когда груз не может быть сдан**

1. Перевозчик вправе воспользоваться правами и средствами правовой защиты, упомянутыми в пункте 2, на риск и за счет лица, имеющего права на груз, если груз прибыл в место назначения и:

а) груз фактически не принимается грузополучателем в соответствии с настоящей главой в тот момент и в том месте, которые упомянуты в статье 11(4) (ранее 7(3)) [и не было заключено никакого

прямого или косвенного договора между перевозчиком или исполняющей стороной и грузополучателем относительно надзора над этим грузом]; или

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

2. Права и средства правовой защиты, указанные в пункте 1, позволяют:

a) поместить груз на склад в любом приемлемом месте;

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

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

3. Если груз продается в соответствии с пунктом 2(c), перевозчик должен удерживать поступления от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз, при условии вычета суммы, необходимой для возмещения любых расходов, понесенных в связи с грузом, и любых других сумм, которые причитаются перевозчику.

41. Концепция этого положения получила общую поддержку в Рабочей группе. Следовательно, оставшийся нерешенным вопрос касается взятой в квадратные скобки части текста, которую некоторые делегации сочли несколько путаной.

42. *Вопросы:*

- a) *Хотите бы ли вы сохранить взятую в квадратные скобки часть текста подпункта (a)?*
- b) *Если да, то имеются ли у вас какие-либо предложения в отношении улучшения этой формулировки?*

43. **Статья 52 (ранее 51). Уведомление о прибытии в место назначения**

Перевозчику разрешается воспользоваться правами, упомянутыми в статье 51, только после того, как он направил либо лицу, которое указано в договорных условиях в качестве лица, которому должно быть направлено уведомление по прибытии груза в место назначения, если такое лицо указывается, либо грузополучателю, либо, в противном случае, распоряжающейся стороне или грузоотправителю по договору разумное предварительное уведомление о том, что груз прибыл в место назначения.

44. Настоящая статья предусматривает, что перевозчик должен предпринять усилия, позволяющие избежать возникновения ситуации, когда со стороны грузополучателя не предвидится надлежащая реакция.

45. *Вопросы:*

- a) *Является ли эта концепция приемлемой?*
- b) *Имеются ли у вас какие-либо предложения в отношении улучшений редакционного характера?*

46. **Статья 53 (ранее 52). Ответственность перевозчика за груз, который не может быть сдан**

Осуществляя свои права, упомянутые в статье 51(2) (ранее 50(2)), перевозчик или исполняющая сторона несет ответственность за утрату или повреждение такого груза только в том случае, если утрата или повреждение явились результатом [действия или бездействия перевозчика или исполняющей стороны, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения].

47. В этой статье и во втором предложении текста статьи 46 ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза рассматривается с точки зрения тех случаев, когда груз не может быть сдан. Основной вопрос заключается в том, каков стандарт ответственности, которую перевозчик должен нести при таких обстоятельствах. Такие обстоятельства могут квалифицироваться (согласно внутригосударственному законодательству) как "неисполнение обязательств кредиторами" (грузополучатель является кредитором перевозчика), "агент (или ответственный хранитель груза) по необходимости" (перевозчик является таким агентом или ответственным хранителем груза) и т.п. При таких особых обстоятельствах стандарт ответственности лица, несущего определенную обязанность заботиться о сохранности груза, как правило, находится на более низком уровне, чем при обычных обстоятельствах.

48. *Вопросы:*

- a) *Следует ли объединить положения, касающиеся ответственности перевозчика и содержащиеся в статьях 46 и 53 (ранее 52), в одно положение?*
- b) *В случае такого объединения, каким будет приемлемый стандарт ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза при обстоятельствах, указанных в статьях 46 и 51 (ранее 50)?*
- c) *Если вы не отдаете предпочтение такому объединению, то просьба указать предпочитаемый вами стандарт в отношении каждой ситуации.*

49. **Ответственность перевозчика и грузоотправителя по договору за нарушение обязательства по Конвенции, вопрос о которой еще не рассматривался**

50. Глава 10 не претендует на решение всех возможных проблем, связанных со сдачей груза. Она направлена главным образом на решение основной проблемы, а именно в случае, когда груз прибывает в место его назначения, а там нет никого, кто принял бы груз, или же когда грузополучатель не желает принимать поставку груза. Следовательно, данная глава устанавливает правовое положение перевозчика и грузополучателя в таких случаях. К ней можно было бы добавить одно или несколько положений, устанавливающих стандарт ответственности

перевозчика и грузоотправителя по договору, если один из них нарушил любое из своих обязательств в отношении сдачи груза. Такое нарушение может привести к предъявлению требования в соответствии с проектом конвенции.

51. Обязанность перевозчика сдать груз грузополучателю рассматривается в статье 13 (ранее 10). Что же происходит в случае, если перевозчик не сдает груз лицу, имеющему права на груз? Глава 6 (ранее 5) применяется только к случаям утраты, повреждения или задержки в сдаче груза и не применяется, например, к случаям несдачи груза. Должен ли проект конвенции включать положение, устанавливающее стандарт ответственности перевозчика за иные нарушения согласно проекту конвенции, чем причинение потери, повреждения или задержки в сдаче груза? Такое положение (необязательно включаемое в главу 10) может предусматривать основывающуюся на вине ответственность с обратным переносом времени доказывания и быть аналогичным положению, касающемуся ответственности грузоотправителя по договору и предусмотренному пунктом 31(1) (ранее 29(1)). Если предположить, что, например, предельный срок и ограничение ответственности будут применяться к любому требованию в отношении перевозчика согласно проекту конвенции, то можно усмотреть определенную логику в определении стандарта ответственности перевозчика, в том числе помимо случая утраты, повреждения или задержки в сдаче груза.

52. Аналогичный вопрос может возникнуть в отношении ответственности грузоотправителя по договору. В соответствии с главой 8 (ранее 7) ответственность грузоотправителя по договору ограничивается случаями нарушения положений статьи 28 (ранее 25) и пункта 30(a) (ранее 27(a)). Следует ли распространить этот стандарт ответственности грузоотправителя по договору, например, на случай нарушения грузоотправителем по договору своего обязательства принять поставку согласно статье 46? Или же, пойдя еще дальше, – на любое нарушение обязательства, предусмотренного проектом конвенции, в той мере, в какой ответственность грузоотправителя по договору не урегулирована как-либо иначе (например, в форме строгой ответственности согласно пункту 31(2) (ранее 29(2)))?

53. *Вопросы:*

- a) *Должен ли проект конвенции включать общее положение, касающееся ответственности перевозчика за нарушение любого из его обязательств по проекту конвенции, которое должно применяться в той мере, в какой его ответственность еще не урегулирована (например, в главе 6 (ранее 5) и статье 53 (ранее 52)), или же этот вопрос следует решать на основе норм внутригосударственного законодательства?*
- b) *Должен ли проект конвенции распространить действие положения, касающегося ответственности грузоотправителя по договору и содержащегося в пункте 31(1) (ранее 29(1)), на случаи нарушения любого из обязательств грузоотправителя по договору по проекту конвенции, которое должно применяться в той мере, в какой ответственность грузоотправителя по договору не урегулирована как-либо иначе, или же этот вопрос следует решать на основе норм внутригосударственного законодательства?*