

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited
1 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**Транспортные документы и транспортные электронные записи: документ, представленный в информационных целях делегацией Соединенных Штатов Америки****Записка Секретариата**

В ходе подготовки к семнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Соединенных Штатов Америки представило Секретариату документ, содержащийся в приложении к настоящей записке и касающийся транспортных документов и транспортных электронных записей, затрагиваемых проектом конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов. Делегация Соединенных Штатов Америки сообщила, что данный текст призван способствовать рассмотрению вопроса о транспортных документах и транспортных электронных записях в Рабочей группе посредством компиляции мнений и замечаний различных делегаций в одном документе для обсуждения Рабочей группой.

Документ, содержащийся в приложении, воспроизводится в той форме, в какой он был получен Секретариатом.



Приложение

I. Введение

1. В течение периода времени, прошедшего после шестнадцатой сессии Рабочей группы, делегаты и наблюдатели имели возможность участвовать в неофициальном обсуждении основных вопросов, возникающих в связи с главой 9 ("Транспортные документы и транспортные электронные записи") проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, который содержится в приложении к документу A/CN.9/WG.III/WP.56 (в дальнейшем цитируется просто по номеру статьи). Ряд делегатов провели обмен предварительными мнениями по этим вопросам как в ответ на неофициальный вопросник, который был распространен среди всех делегатов и наблюдателей, так и в ходе неофициального семинара в Лондоне, организованного делегацией Италии (23–24 января 2006 года) и открытого для участия делегатов, наблюдателей и других лиц. Для удобства Рабочей группы в настоящем документе кратко излагаются эти предварительные мнения.

II. Проект статьи 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

2. Проект статьи 37 проекта конвенции предусматривает следующее:

"При сдаче груза перевозчику или исполняющей стороне:

а) грузоотправитель имеет право на получение транспортного документа или, с учетом статьи 5(a)¹, транспортной электронной записи, свидетельствующей о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза; и

б) грузоотправитель по договору или, если грузоотправитель по договору дает перевозчику соответствующее указание, лицо, указанное в статье 34², имеет право на получение от перевозчика соответствующего оборотного транспортного документа или, с учетом статьи 5(a), транспортной электронной записи, если грузоотправитель по договору и перевозчик, прямо или косвенно, не договорились воздержаться от использования оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи или же неиспользование такого документа соответствует обычаям, обыкновениям или практике в данной отрасли".

3. В соответствующей части соответствующего положения Гаагских и Гаагско–Висбийских правил, статья 3(3), просто предусматривается, что:

"Получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозки должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент ...".

4. Статья 14(1) Гамбургских правил аналогичным образом предусматривает:

"Когда перевозчик или фактический перевозчик принимает груз в свое ведение, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент".

5. Основная новация проекта статьи 37 основывается на признании того, что "грузоотправитель" (определяемый в проекте статьи 1(i) как "лицо, которое сдает груз перевозчику или исполняющей стороне для перевозки") необязательно является "грузоотправителем по договору" (определяемым в проекте статьи 1(h) как "лицо, которое заключает договор перевозки с перевозчиком"). Например, продавец на условиях FOB может выполнить свои обязательства по договору купли-продажи путем сдачи груза перевозчику, который ранее заключил договор на массовые грузы с покупателем. Продавец является "грузоотправителем", но покупатель (заключив договор с перевозчиком) является "грузоотправителем по договору". Как представляется, согласно Гагским и Гагско-Висбийским правилам в этом контексте только грузоотправитель по договору/покупатель будет иметь право на коносамент³, однако на практике и грузоотправитель/продавец, и грузоотправитель по договору/покупатель имеют законный интерес в получении транспортного документа определенного вида. Первый вполне может нуждаться в получении квитанции для обоснования платежа по договору купли-продажи; последний может нуждаться в транспортном документе для распоряжения грузом.
6. В ходе подготовительной работы Международного морского комитета (ММК) возникли некоторые разногласия по вопросу о том, должен ли грузоотправитель по договору или грузоотправитель иметь право требовать предоставления транспортного документа у перевозчика. Этот спор был в конечном счете урегулирован путем признания того, что данные две стороны имеют разные нужды, которые могут быть удовлетворены с помощью различных видов транспортных документов. По этой причине предлагаемый текст разрешает грузоотправителю получить транспортный документ того вида, в котором он нуждается, – квитанцию, которая необязательно удостоверяет договор перевозки, необязательно является документом, удостоверяющим правовой титул, и необязательно является оборотной. Предлагаемый текст разрешает грузоотправителю по договору как договорному партнеру перевозчика получить транспортный документ того вида, какой предоставляет ему право распоряжения грузом (и исполнение договора перевозки) при условии достижения в договоре соглашения об ином.
7. В ходе сессии Рабочей группы весной 2003 года содержание этого положения было сочтено в целом приемлемым. (См. A/CN.9/526, пункт 25.)
8. В ходе неофициального обсуждения после проведения последней сессии Рабочей группы примерно две трети делегатов, затронувших этот вопрос, поддержали проект статьи 37 по существу в его нынешнем виде. Некоторые участники высказали мнение о том, что когда грузоотправитель/продавец сдает груз перевозчику, который заключил договор с грузоотправителем по договору/покупателем, этот грузоотправитель/продавец сдает груз лицу, действующему от имени грузоотправителя по договору/покупателя, и тем самым утрачивает право распоряжения грузом в пользу грузоотправителя по договору/покупателя. Соответственно, грузоотправитель/продавец имеет право только на получение квитанции, доказывающей, что сдача груза была произведена; он не имеет права на получение транспортного документа, предоставляющего в последующем право распоряжения грузом.
9. Делегаты, участвовавшие в неофициальных консультациях и выступавшие против проекта статьи 37, высказывали возражение, согласно которому в

коммерческой практике грузоотправитель/продавец сохраняет право распоряжения грузом с помощью приемлемого транспортного документа до тех пор, пока ему не будет уплачена покупная цена за данный груз (часто в рамках документарного кредита), когда он передает транспортный документ. Эти делегаты предпочли бы внести в проект статьи 37 изменение, предусматривающее предоставление только грузоотправителю права требовать выдачи транспортного документа.

10. Один из делегатов высказал предположение о том, что для преодоления этих трудностей перевозчику следует разрешить требовать передачи транспортного документа или транспортной электронной записи, выданной грузоотправителю согласно проекту статьи 37(a), в качестве предварительного условия для выдачи соответствующего транспортного документа или транспортной электронной записи грузоотправителю по договору согласно проекту статьи 37(b). Как представляется, это соответствовало бы нынешней практике в ряде правовых систем, согласно которой перевозчик требует передачи доковой квитанции или расписки в приеме груза до выдачи оборотного коносамента. Однако некоторые участники задавали вопрос о том, не повысит ли это ненадлежащим образом значимость квитанции или расписки, выданной согласно проекту статьи 37(a). Если оборотный транспортный документ рассматривается как символический "ключ к складскому помещению", то не станет ли необоротная квитанция или расписка "ключом к ключу к складскому помещению"?

11. Некоторые делегаты, участвовавшие в неофициальных консультациях, предложили улучшения редакционного характера. 1) Один из делегатов предложил изменить вступительную часть текста следующим образом: "При сдаче *или после* сдачи груза перевозчику или исполняющей стороне", с тем чтобы признать часто встречающуюся ситуацию, когда грузоотправитель сдает груз перевозчику, однако не желает получить транспортный документ до тех пор, пока груз не будет погружен на судно. 2) Другой делегат поставил под сомнение необходимость выражения "прямо или косвенно" в тексте пункта (b). 3) И наконец, один из делегатов высказал предположение о том, что было бы целесообразным уточнить, что грузоотправитель по договору имеет в любом случае право получить, по меньшей мере, необоротный транспортный документ или транспортную электронную запись даже тогда, когда грузоотправитель по договору и перевозчик согласились не использовать оборотные транспортные документы или транспортные электронные записи. В ходе семинара в Лондоне, организованного делегацией Италии, в целом было сочтено, что это изменение было бы целесообразным.

III. Проект статьи 38. Договорные условия

12. Проект статьи 38 предусматривает следующее:

"1. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, упомянутой в статье 37, должны включать:

- a) описание груза;

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

2. Формулировка "внешний вид и состояние груза" в пункте 1 означает вид и состояние груза, определяемое на основе:

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

13. Соответствующее положение Гаагских и Гаагско–Висбийских правил, статья 3(3)(a)–(c), является аналогичным статье 38(1)(a)–(d). В статье 15(1) Гамбургских правил содержится намного более полный перечень обязательных пунктов, которые должны быть включены в транспортный документ⁴.

14. Обязательные пункты, предусматриваемые статьей 38(1), не вызвали существенных разногласий. В действительности в ходе неофициального обсуждения после проведения последней сессии Рабочей группы каждый делегат, затронувший этот вопрос, поддержал статью 38 по существу в ее нынешнем виде, хотя была выражена и некоторая поддержка предложения о незначительном расширении этого перечня. Различные делегаты высказывали предположение о том, что к нему можно было бы добавить один или несколько из следующих пунктов:

- наименование и адрес грузоотправителя по договору или грузоотправителя (ср. со статьей 15(1)(d) Гамбургских правил);
- наименование и адрес грузополучателя (но возможно только в том случае, если эта информация предоставляется грузоотправителем по договору или грузоотправителем) (ср. со статьей 15(1)(e) Гамбургских правил);

- места получения и разгрузки и порты погрузки и разгрузки (ср. со статьей 15(1)(f) и (g) Гамбургских правил);
- число оригиналов транспортного документа (ср. со статьей 15(1)(h) Гамбургских правил);
- указание, в соответствующих случаях, о том, что груз будет или может перевозиться на палубе (ср. со статьей 15(1)(m) Гамбургских правил и проектом статьи 26(3) проекта конвенции); и
- указание на опасный характер груза, в соответствующих случаях (которое может быть включено в проект пункта 1(a), касающийся описания груза).

Была выражена более решительная поддержка мнения о том, что содержащийся в проекте статьи 38(1) перечень следует не расширять, но ограничить только теми пунктами, которые являются абсолютно необходимыми.

15. В ходе предыдущего обсуждения Рабочая группа затронула некоторые вопросы редакционного характера. В ходе ее сессии весной 2003 года, например, была выражена озабоченность по поводу того, что выражение "как оно указано грузоотправителем по договору до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной" может толковаться как возлагающее тяжелое бремя на грузоотправителя по договору. (См. A/CN.9/526, пункт 28.) Цель этого выражения заключалась не в возложении какого-либо бремени на грузоотправителя по договору, а в разъяснении того, что обязательство перевозчика выдать требуемые документы, содержащие конкретно указанную информацию, зависит от предоставления грузоотправителем по договору такой конкретно указанной информации. Возможно, выражение "если оно указано грузоотправителем по договору" было бы более приемлемым. Вместе с тем было также отмечено, что выражение "как оно указано" является надлежащим, поскольку в нем подчеркивается, что договорные условия должны включать информацию в той же форме, в какой она была предоставлена грузоотправителем по договору.

16. В ходе неофициального обсуждения после проведения последней сессии Рабочей группы в отношении этих трех пунктов был внесен ряд предложений редакционного характера. Несколько делегатов предложили, чтобы проект пункта 1(a), охватывающий описание груза, был обусловлен таким же образом, что и проекты пунктов 1(b) и (c), т.е. выражением "как они (оно) указаны (указано) грузоотправителем по договору до получения грузов перевозчиком или исполняющей стороной" (или любой альтернативной формулировкой, являющейся приемлемой). Это предложение получило широкую поддержку на неофициальном семинаре в Лондоне. Один из делегатов предложил объединить отдельные пункты во вступительной части текста, содержащей согласованное выражение, и тем самым свести к минимуму дублирование. Другой делегат высказал предположение о том, что выражение "как они (оно) указаны (указано) представлены" является надлежащим в отношении проектов пунктов 1(b) и (c)(i), однако в отношении проекта пункта 1(c)(ii) более надлежащим является выражение "если они (оно) указаны (указано)". (Это предположение основывалось на той предпосылке, что грузоотправитель всегда должен знать основные марки и число мест, но может и не знать их веса.) Один из делегатов высказал предположение о том, что в согласованном выражении должен

упоминаясь "грузоотправитель" (признавая, что если "грузоотправитель" и "грузоотправитель по договору" не являются одним и тем же лицом, то существует большая вероятность того, что "грузоотправитель", а не "грузоотправитель по договору", предоставит требуемую информацию). И наконец, было высказано предположение о том, что урегулирование вопроса о сроках является слишком обременительным. Таким образом, слова "до получения груза перевозчиком или исполняющей стороной" следует исключить из этого выражения.

17. В отношении остальных проектов пунктов было внесено меньше предложений редакционного характера. Один из делегатов спросил, касается ли проект пункта 1(d) груза, помещенного в контейнер, и предложил изменить это положение, с тем чтобы пояснить, что перевозчику необходима информация только о внешнем виде и состоянии контейнера в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для перевозки (в случае, если это недостаточно ясно вытекает из проекта пункта 2). Один из делегатов высказал предположение о том, что проект пункта (f) должен требовать, чтобы перевозчик указывал значимость даты выдачи транспортного документа (т.е. является ли эта дата датой получения согласно проекту подпункта (i), датой погрузки согласно проекту подпункта (ii) или датой выдачи транспортного документа согласно подпункту (iii)).

18. Никто из делегатов, высказавших свои мнения в ходе неофициальных консультаций, не выступил за применение прямых санкций в отношении перевозчиков, которые не предоставляют обязательную информацию, однако была высказана точка зрения о том, что перевозчику не следует разрешать извлекать пользу из нарушения его обязательства по этой статье (например, с помощью оговорки в отношении более низкого ограничения упаковки). Один из делегатов высказал предположение о том, что непредоставление перевозчиком требуемой информации должно создавать презумпцию того, что точная информация означала бы оказание поддержки стороне, выдвигающей требование в отношении перевозчика. (Ср. с проектом статьи 40(4) в этом отношении.) Другой делегат высказал предположение о том, что нарушение перевозчиком его обязательства по этой статье явилось бы нарушением договора и тем самым позволяло бы предъявить иск в связи с ущербом от нарушения договора, который может быть доказан.

IV. Проект статьи 39. Подпись

19. Проект статьи 39 предусматривает следующее:

"1. Транспортный документ должен быть подписан перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком.

2. Транспортная электронная запись должна включать электронную подпись перевозчика или лица, уполномоченного перевозчиком. Такая электронная подпись должна идентифицировать подписавшего в связи с транспортной электронной записью и содержать указание на то, что перевозчик санкционировал транспортную электронную запись".

20. В ходе сессии Рабочей группы весной 2003 года содержание этого положения было сочтено в целом приемлемым. (См. A/CN.9/526, пункт 32.) С тех пор это положение было пересмотрено, с тем чтобы оно соответствовало выводам Рабочей группы с учетом рекомендаций группы экспертов, затрагивающих вопросы электронной торговли. Было высказано еще одно предположение, согласно которому Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть целесообразность разработки определения понятия "подпись", как, например, в статье 14(3) Гамбургских правил, которая предусматривает:

"Подпись на коносаменте может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент".

21. В ходе неофициального обсуждения, после проведения последней сессии Рабочей группы каждый делегат, затронувший этот вопрос, поддержал проект статьи 39 по существу в его нынешнем виде.

22. Единственный вопрос, вызвавший споры, заключался в том, является ли необходимым определение термина "подпись". Некоторые делегации поддержали предложение о включении такого определения, основывающегося на статье 14(3) Гамбургских правил или статье 5(k) Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях⁵. Явное большинство участников неофициального обсуждения заявили, что в таком определении необходимости нет.

23. Никто из делегатов, участвовавших в неофициальном обсуждении, не выступил за включение прямых санкций в отношении перевозчиков, которые не подписали транспортные документы.

24. Один из делегатов внес предложение редакционного характера, предусматривающее, что выражение "перевозчиком или лицом, уполномоченным перевозчиком", содержащееся в тексте проекта пункта 1, должно быть изменено следующим образом: "перевозчиком или от имени перевозчика", а выражение "перевозчика или лица, уполномоченного перевозчиком", содержащееся в проекте пункта 2, должно быть изменено следующим образом: "перевозчика или лица, действующего от имени перевозчика". (Ср. со статьей 15(1)(j) Гамбургских правил.)

V. Проект статьи 40. Недостатки в договорных условиях

25. Проект статьи 40 предусматривает следующее:

"1. Отсутствие одного или более договорных условий, упомянутых в статье 38(1), или неточность одного или более таких условий сами по себе не влияют на юридический характер или действительность транспортного документа или транспортной электронной записи.

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

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

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

[3. Если в договорных условиях не указано наименование перевозчика, однако указывается, что груз был погружен на борт поименованного морского судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец этого судна. Зарегистрированный владелец может опровергнуть это утверждение, 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 предположение о том, что он является перевозчиком в соответствии с настоящей статьей, то фрахтователь морского судна по бербоут–чартеру в момент перевозки считается перевозчиком таким же образом, как перевозчиком считался зарегистрированный владелец.]]

4. Если в договорных условиях не указывается внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной от грузоотправителя, то транспортный документ или транспортная электронная запись являются либо доказательством *prima facie*, либо убедительным доказательством в соответствии со статьей 43, в зависимости от конкретного случая, того, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его сдачи грузоотправителем перевозчику или исполняющей стороне".

26. В ходе подготовительной работы, проведенной ММК, были внесены различные предложения в отношении возможных санкций, которые могут быть применены к перевозчику, который не проставил дату на транспортном документе вообще. Предложенные санкции включали "штраф в крупном размере", "утрата права обращаться к Международной группе клубов взаимного страхования", "утрата права на ограничение ответственности" и установление ответственности "по отдельному иску в связи с любой возникшей в результате утратой". (См. 2000 CMI Yearbook, p. 184). В конечном счете был сделан вывод о том, что другие факторы обеспечивают датирование транспортных документов. В связи с этим единственный вопрос, требующий внимания, заключается в проблеме неясных дат.

27. Проект статьи 40(3), который взят в квадратные скобки, является наиболее противоречивой частью этой статьи. (Возможно, он является наиболее противоречивым положением данной главы.) В ходе рассмотрения этого материала в первом чтении превалирующее в Рабочей группе мнение заключалось в том, что проект пункта 3 обозначает серьезную проблему, которая должна быть урегулирована в проекте конвенции, но что этот вопрос требует дальнейшего изучения с точки зрения других средств, с помощью которых можно решать эту проблему, и что это положение в его нынешнем виде пока еще не является удовлетворительным. Рабочая группа решила сохранить в проекте

конвенции проект пункта 3 в квадратных скобках и более подробно обсудить его в последующем. (См. A/CN.9/526, пункт 60).

28. Концепция проекта статьи 40(3) признает, что зарегистрированный владелец может и не иметь прямой связи с конкретным собственником груза. В действительности им может быть кредитор, который стал зарегистрированным владельцем исключительно для сохранения обеспечительного интереса в судне. Однако зарегистрированный владелец, тем не менее, должен знать (прямо или косвенно), кто резервирует место для груза на его судне, и таким образом быть в состоянии перенаправить иск на соответствующую сторону, т.е. перевозчика. В некоторых отношениях те правовые системы, которые признают ответственность *in rem* за требования в отношении груза, косвенно достигают аналогичного результата.

29. Можно представить себе альтернативные подходы для решения проблем, порождаемых тем, что в транспортном документе не идентифицируется перевозчик. Например, перевозчик может утратить преимущество, связанное со сроком для предъявления иска (признанным в проекте главы 15), или же истечение такого срока может начаться только тогда, когда перевозчик надлежащим образом идентифицируется. Кроме того, от перевозчика может требоваться возместить лицу, заявляющему требование, любые расходы, которые оно понесло для выявления перевозчика. Было даже высказано предположение о том, что перевозчик может утратить преимущество от ограничения в отношении упаковки, если транспортный документ нарушает проект статьи 38(1) (e). Однако все эти варианты касаются только косвенных последствий трудностей, связанных с идентификацией перевозчика. Ни один из них не предлагает какой-либо практической помощи в идентификации перевозчика. Напротив, проект статьи 40(3) обеспечивает прямой стимул к тому, с тем чтобы легко идентифицируемая сторона, по всей вероятности, знала идентификационные данные подлинного перевозчика и обменивалась этой ключевой информацией.

30. В ходе неофициального обсуждения после проведения последней сессии Рабочей группы все делегаты, затронувшие этот вопрос, поддержали проект статьи 40(1), (2) и (4) по существу в его нынешнем виде.

31. Проект статьи 40(3) по-прежнему вызывает значительные разногласия. Несколько делегатов, участвовавших в неофициальных консультациях, поддерживают проект статьи 40(3) по существу, однако предлагают пути его возможного улучшения. Один из делегатов предложил усилить проект статьи 40(3), с тем чтобы обеспечить большую защиту грузоотправителю по договору. Это положение может создавать неопровержимую презумпцию того, что зарегистрированным владельцем является перевозчик (что соответствовало бы общему правилу, согласно которому какое-либо лицо связано действиями другого лица, обладающего очевидными полномочиями, при определенных обстоятельствах). Если неопровержимая презумпция должна существовать, то, как было предложено, зарегистрированный владелец может опровергнуть презумпцию того, что он является перевозчиком, только в том случае, если 1) он может полностью идентифицировать подлинного перевозчика и 2) подлинный перевозчик признает, что он является перевозчиком.

32. Большинство делегатов, затронувших этот вопрос в ходе неофициальных консультаций, возражали против проекта статьи 40(3) по ряду причин. Многие

из них сочли неприемлемым выдвигать презумпцию того, что зарегистрированный владелец является перевозчиком, в то время когда он может и не иметь какой-либо реальной связи с перевозкой. И действительно, согласно нынешнему проекту конвенции зарегистрированный владелец мог и не иметь какой-либо связи с перевозкой. Предположим, что "в договорных условиях... указывается, что груз был погружен на борт поименованного морского судна", но в действительности данный груз никогда не перевозился на этом судне. Должен ли проект статьи 40(3) ограничиваться случаями, в которых груз фактически был погружен на борт поименованного судна? Или же зарегистрированный владелец мог и не иметь связи с тем отрезком перевозки, на котором возникла утрата груза. Почему погрузка груза на судно для перевозки по морскому отрезку смешанной перевозки порождает любую презумпцию в отношении идентификационных данных перевозчика с точки зрения отрезков сухопутной перевозки? Те, кто выступает против проекта статьи 40(3), утверждают в качестве принципиального вопроса о том, что грузоотправитель по договору должен нести ответственность за то, чтобы он был осведомлен об идентификационных данных стороны, с которой он заключил договор. Даже грузополучатели, являющиеся третьими сторонами, которые сами не заключали договор с перевозчиком, должны вынудить свою договаривающуюся сторону – грузоотправителя по договору – раскрыть идентификационные данные перевозчика, а не принуждать зарегистрированного владельца к этому.

33. Делегаты, которые участвовали в неофициальных консультациях, также указывали на целую совокупность практических проблем, с которыми связан нынешний проект конвенции. Например, неясно, что означает выражение "не указано наименование перевозчика". Проект статьи 38(1)(e) требует, чтобы в договорные условия были включены "наименование и адрес перевозчика". Должны ли все эти данные быть включены для того, чтобы избежать применения проекта статьи 40(3)? Если договорные условия включают наименование перевозчика без указания его адреса, то означает ли это, что не было указано "наименование перевозчика"? Является ли оговорка относительно "наименование перевозчика" достаточной для идентификации такого перевозчика? Следует ли допускать, чтобы стандартная оговорка об "идентификации перевозчика", напечатанная мелким шрифтом, противоречила другой информации, содержащейся в транспортном документе? Возникают и многие другие проблемы. Признает ли проект статьи 40(3) возможность наличия множественных перевозчиков (как это делают многие внутригосударственные правовые системы)? Взаимосвязь между двумя первыми предложениями текста также является неясной. В первом предложении текста устанавливается опровержимая презумпция (зарегистрированный владелец является перевозчиком), а во втором предложении текста описывается один путь для опровержения этой презумпции. Призвано ли второе предложение текста конкретно указывать единственный способ, с помощью которого эта презумпция может быть отвергнута? Или может ли зарегистрированный владелец отвергнуть эту презумпцию, доказав, что подлинным перевозчиком является другое лицо, а не фрахтователь судна по бербоут-чартеру? Например, может ли зарегистрированный владелец опровергнуть эту презумпцию, доказав, что подлинным перевозчиком является тайм-чартерный фрахтователь? И если это так, то должен ли тайм-чартерный фрахтователь признавать ответственность в качестве "перевозчика", прежде чем зарегистрированный владелец будет

освобожден от ответственности? Даже если Рабочая группа согласится с проектом статьи 40(3), представляется ясным, что необходимо будет рассмотреть целый ряд вопросов редакционного характера.

34. Один из делегатов, участвовавших в неофициальных консультациях, высказал предположение о том, что проект статьи 40(3) может и не быть уже необходимым в качестве практического вопроса, поскольку другие факторы будут действовать в целях решения этой проблемы. 1) Конкурентное давление уже позволило увеличить ясность транспортных документов. 2) Требования, установленные в Единообразных обычаях и практике в отношении документарных кредитов, разработанных МТП, превращают транспортные документы, в которых не идентифицируется перевозчик, в неприемлемые для банков и таким образом неприемлемые для грузоотправителей по договору, которые добиваются платежа в рамках документарного кредита. 3) Проект статьи 38(1)(e) проекта конвенции уже требует включения наименования и адреса перевозчика. 4) Режим проекта статьи 49 обеспечивает мощный импульс к тому, чтобы перевозчик включал свои наименование и адрес в транспортный документ.

VI. Проект статьи 41. Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях

35. Проект статьи 41 предусматривает следующее:

"Перевозчик, если он действует добросовестно при выдаче транспортного документа или транспортной электронной записи, может включать в отношении информации, упомянутой в статье 38(1)(a), 38(1)(b) или 38(1)(c), соответствующую оговорку при обстоятельствах и в порядке, установленных ниже, для указания того, что перевозчик не несет ответственности за точность информации, представленной грузоотправителем по договору при следующих обстоятельствах:

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

b) в отношении грузов, сданных перевозчику или исполняющей стороне в закрытых контейнерах, за исключением случаев, когда перевозчик или исполняющая сторона фактически проверяет груз внутри контейнера или ему фактически известно содержимое контейнера до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи при том, однако, условии, что в таком случае перевозчик может включить такую оговорку, если он на разумных основаниях считает информацию,

представленную грузоотправителем по договору в отношении содержимого контейнера, неточной, перевозчик может включить соответствующую оговорку в договорные условия в отношении:

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

36. Формулировка этой статьи разработана на основе предположения о том, что грузоотправитель по договору всегда имеет право получить транспортный документ или транспортную электронную запись, отражающую информацию, которую он предоставил перевозчику. (В ходе неофициального обсуждения после проведения последней сессии Рабочей группы, включая обсуждение на неофициальном семинаре в Лондоне, все делегаты, затронувшие этот вопрос, согласились с данным предположением.) Вопрос здесь касается того, когда перевозчик может обусловить оговоркой информацию, предоставленную грузоотправителем по договору, или предоставить дополнительную информацию, которая может противоречить информации грузоотправителя по договору.

37. В ходе сессии Рабочей группы весной 2003 года были внесены целый ряд предложений, требующих дальнейшего рассмотрения. Некоторые из этих предложений уже были включены в текст. Другие предложения, которые Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть, включают следующие:

- Формулировку, основывающуюся на проекте статьи 41(a) (ii), можно было бы включить в проект пункта (b) для учета ситуации, в которой перевозчик разумно полагает, что информация, предоставленная грузоотправителем по договору в отношении содержимого контейнера, является недостоверной.
- От перевозчика, который решает обусловить оговоркой информацию, упомянутую в транспортном документе, может потребоваться привести причины для такой оговорки.
- В проекте документа следует урегулировать ситуацию, когда перевозчик соглашается не делать оговорок к описанию груза – например с тем, чтобы не создавать препятствий для использования документарного кредита, – однако получает гарантию со стороны грузоотправителя по договору.

- В случаях, когда перевозчик действует недобросовестно и намеренно не делает оговорку к информации, включенной в договорные условия, за такое поведение должны предусматриваться санкции и перевозчик не может ссылаться на какое-либо ограничение ответственности.

(См. A/CN.9/526, пункт 37.) В ходе неофициального обсуждения после проведения последней сессии Рабочей группы каждое из этих предложений получило, по меньшей мере, некоторую поддержку.

38. Хотя большинство делегатов, затронувших этот вопрос в ходе неофициальных консультаций, поддержали содержание проекта статьи 41, был высказан ряд возражений и были внесены предложения редакционного характера. Один из делегатов предположил, что необходимо проводить различие между случаями, в которых перевозчик может обусловить оговоркой информацию, предоставленную грузоотправителем по договору (для обеспечения своей защиты от ответственности за повреждение груза), и случаями, в которых перевозчик должен обусловить оговоркой информацию, представленную грузоотправителем по договору (для обеспечения защиты третьих сторон). Это предложение получило значительную поддержку на неофициальном семинаре в Лондоне. Другой делегат предположил, что вполне возможно исключить проект пункта (b) и применять проект пункта (a) к контейнерным грузам. (В качестве варианта в проект пункта (b) может быть включена формулировка, основывающаяся на проекте статьи 41(a)(ii).) Участники неофициального семинара в Лондоне согласились в том, что проекты пунктов (a) и (b) должны рассматриваться в совокупности, что также позволит рассмотреть любые возможные пробелы (например, в отношении контейнерных грузов в открытом контейнере или в отношении описания груза в закрытом контейнере). Ряд делегатов полагали, что было бы полезным уточнить распределение бремени доказывания (хотя один из делегатов предложил оставить этот вопрос для решения на основании положений внутригосударственного законодательства).

39. Некоторые делегации, участвовавшие в неофициальных консультациях, поставили под сомнение использование понятия "добросовестности", которое, как они сообщили, не используется в их правовой системе. Даже в случае сохранения понятия "добросовестности" некоторые делегации сочли его использование проблематичным в этом контексте. При рассмотрении вопроса о том, следует ли проводить различие между случаями, в которых перевозчик *может* обусловить оговоркой информацию, и случаями, в которых перевозчик *должен* обусловить оговоркой информацию (возможное различие упомянуто в предыдущем пункте), было бы полезным принять во внимание то, что понятие "добросовестности" может действовать по-разному в данных двух случаях.

VII. Проект статьи 42. Разумные возможности проверки и добросовестность

40. Проект статьи 42 предусматривает следующее:

"Для целей статьи 41:

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

41. В ходе сессии Рабочей группы весной 2003 года содержание этого положения было сочтено в целом приемлемым. (См. A/CN.9/526, пункт 43.) В ходе неофициального обсуждения после проведения последней сессии Рабочей группы все делегаты, затронувшие этот вопрос, поддержали проект статьи 42 по существу в его нынешнем виде (хотя один из делегатов внес предложение редакционного характера, согласно которому проект пункта (b) должен быть сформулирован с точки зрения понятия "недобросовестности" вместо понятия "добросовестности").

VIII. Проект статьи 43. Доказательство *prima facie* и убедительное доказательство

42. Проект статьи 43 предусматривает следующее:

"За исключением случаев, в отношении которых предусматривается иное в статье 44, транспортный документ или транспортная электронная запись, свидетельствующая о получении груза, является:

- а) доказательством *prima facie* получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях; и
- б) убедительным доказательством получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях,
 - [i] если оборотный транспортный документ и оборотная транспортная электронная запись переданы третьей стороне, действующей добросовестно, [или

ii) Вариант А пункта (b)(ii)

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

ii) Вариант В пункта (b)(ii)

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

43. В ходе сессии Рабочей группы весной 2003 года содержание проектов пунктов (а) и (b)(i) было сочтено в целом приемлемым. (См. A/CN.9/526, пункты 44–48.) В ходе неофициального обсуждения после проведения последней сессии Рабочей группы, включая неофициальный семинар в Лондоне, все делегаты, затронувшие этот вопрос, поддержали содержание проектов пункта (а) и (b)(i) в их нынешнем виде.

44. Проект пункта (b)(ii) вызвал большие разногласия. (См. A/CN.9/526, пункты 44–48.) После завершения сессии Рабочей группы весной 2003 года были внесены два новых варианта проекта пункта (b)(ii). В соответствии с более узким вариантом В необоротный транспортный документ или транспортная электронная запись может быть убедительным доказательством только в том случае, если грузополучатель приобрел и оплатил груз, полагаясь на договорные условия. Например, грузоотправитель по договору и перевозчик могут использовать необоротный транспортный документ, поскольку груз не был перепродан в процессе перевозки. Договор купли–продажи может предусматривать производство платежа, когда грузоотправитель по договору передает данный транспортный документ грузополучателю, поскольку он доказывает, что груз был фактически отгружен. Таким образом, грузополучатель будет полагаться на договорные условия для оплаты груза. Однако если в целом такая же сделка заключается с помощью аккредитива, то вариант В не будет защищать банк, который авансировал денежные средства для уплаты покупной цены грузополучателю и принял обеспечительный интерес в данном грузе. Более широкий вариант А предполагает расширение защиты на банк, который полагается на договорные условия и авансирует денежные средства грузополучателю.

45. В ходе неофициального обсуждения после проведения последней сессии Рабочей группы, включая неофициальный семинар в Лондоне, как представляется, в отношении проекта пункта (b)(ii) были высказаны самые разнообразные мнения. Большинство делегатов, затронувших этот вопрос, поддержали более широкий вариант А. В действительности, один из делегатов поддержал бы более широкий вариант, согласно которому каждой третьей стороне обеспечивается защита (по меньшей мере, согласно некоторым необоротным транспортным документам) независимо от того, заплатила ли она стоимость или как-либо иначе изменила свой статус, полагаясь на описание груза в договорных условиях. Меньшинство делегатов было образовано теми делегатами, которые выступили за более узкий вариант В, и теми делегатами, которые выступили против обоих вариантов (на том основании, что только

оборотные документы должны допускаться в качестве убедительных доказательств).

46. Два делегата, участвовавшие в неофициальных консультациях, предложили изменить этот текст, с тем чтобы он прямо затрагивал необоротные транспортные документы, которые иногда именуется "непосредственными" или "прямыми" коносаменами. Это предложение получило значительную поддержку на неофициальном семинаре в Лондоне.

IX. Проект статьи 44. Значение оговорок в качестве доказательства

47. Проект статьи 44 предусматривает следующее:

"Если договорные условия содержат оговорку, которая отвечает требованиям статьи 41, то транспортный документ или транспортная электронная запись не является доказательством *prima facie* или убедительным доказательством в соответствии со статьей 43 в той мере, в какой в отношении описания груза сделана оговорка".

48. Проект статьи 44 является ключевым положением всей главы, поскольку он устанавливает условия, в соответствии с которыми большинство других статей имеет практическое значение. Например, проекты статей 41 и 42 конкретно указывают, когда перевозчику разрешается сделать оговорку в отношении описания груза в договорных условиях. Однако проект статьи 44 в таком случае конкретно указывает, когда такая оговорка имеет практическое значение, допуская, чтобы такая оговорка отменяла доказательство *prima facie* или убедительное доказательство, которое в противном случае существовало бы согласно проекту статьи 43. Кроме того, предусмотренное проектом статьи 37 основополагающее обязательство выдавать транспортный документ или транспортную электронную запись и предусмотренное проектом статьи 38 обязательство включать в нее описание груза имеют значение на практике только в той мере, в какой такое описание имеет какое-либо воздействие, что в конечном счете приводит к проекту статьи 44.

49. В ходе сессии Рабочей группы весной 2003 года было высказано предположение о том, что проект статьи 44 "является слишком благоприятным для перевозчика", поскольку он разрешает перевозчику полагаться на свои оговорки без учета его обращения с грузом. (См. A/CN.9/526, пункт 50.) Альтернативный текст, касающийся контейнерного груза (содержащийся в сноске 154 в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, а ранее в сноске 146 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32), позволит перевозчику полагаться на оговорки только тогда, когда перевозчик может продемонстрировать надлежащее обращение с грузом, находящимся в его ведении, посредством доставки контейнера в основном в том же состоянии, в каком он был получен:

Альтернативный проект статьи 44

"1. Если договорные условия содержат оговорку, то транспортный документ не является доказательством *prima facie* или убедительным доказательством в соответствии со статьей 46, если оговорка сделана в

отношении описания груза и такая оговорка является "действительной" в соответствии с пунктом 2.

2. Оговорка в договорных условиях является действительной для целей пункта 1 при следующих обстоятельствах:

а) в отношении неконтнерных грузов оговорка, которая соответствует требованиям статьи 44, будет действительна согласно своим условиям;

б) в отношении грузов, поставленных в закрытых контейнерах, оговорка, которая соответствует требованиям статьи 44, будет действительна согласно своим условиям, если

i) перевозчик или исполняющая сторона сдает контейнер целым и неповрежденным, за исключением таких повреждений контейнера, которые не имеют причинно-следственной связи с любой утратой или повреждением груза; и

ii) не существует доказательств того, что после получения контейнера перевозчиком или исполняющей стороной он был вскрыт до сдачи, за исключением случаев, когда

1) контейнер был вскрыт для целей осмотра,

2) осмотр был надлежащим образом засвидетельствован,

3) контейнер был вновь надлежащим образом закрыт после осмотра и был вновь опечатан, если он был опечатан до осмотра".

50. Итоги обсуждения Рабочей группой этого вопроса на сессии весной 2003 года изложены в документе A/CN.9/526, пункты 49–52. Делегаты возможно также пожелают рассмотреть комментарий по этому вопросу, содержащийся в документе A/CN.WG.III/WP.21, пункты 150–154.

51. В ходе неофициального обсуждения после проведения последней сессии Рабочей группы явное большинство делегатов, высказавших свои мнения по этому вопросу, поддержали проект статьи 44 по существу в его нынешнем виде. Вместе с тем мнение меньшинства делегатов в пользу альтернативного проекта статьи, включенного в сноску 154, как представляется, носит настойчивый характер. Один из делегатов утверждал, что принципы альтернативного проекта статьи следует распространить на неконтнерные грузы, помещенные в упаковку.

X. Проект статьи 45. "Предоплата фрахта"

52. Проект статьи 45 предусматривает следующее:

"[Если договорные условия в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи содержат указание "фрахт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то ни держатель, ни грузополучатель не несут ответственности за уплату фрахта. Настоящая

статья не применяется, если держатель или грузополучатель выступает также грузоотправителем по договору.]"

53. Это положение первоначально было включено в предложенную главу о фрахте. (См. проект статьи 9.4(a), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.21; проект статьи 44(1), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32.). В ходе сессии Рабочей группы весной 2004 года, когда большая часть предложенной главы о фрахте была исключена из проекта конвенции, было принято решение сохранить для рассмотрения в будущем данное положение в нынешнем виде (в квадратных скобках) в качестве проекта статьи 45. Сторонники этого положения высказали предположение о том, что оно обеспечит защиту и ясность для держателей транспортного документа, являющихся третьими сторонами. (См. A/CN.9/552, пункты 163–164.)

54. В ходе неофициального обсуждения после проведения последней сессии Рабочей группы большинство делегатов, затронувших этот вопрос, поддержали проект статьи 45 по существу в его нынешнем виде. Один из делегатов высказал предположение о том, что проект статьи 45 можно было бы расширить для того, чтобы 1) он применялся также в случаях, касающихся необоротных транспортных документов и транспортных электронных записей (особенно тогда, когда необоротные транспортные документы или транспортные электронные записи могут представлять собой убедительное доказательство согласно проекту статьи 43(b)(ii)), и 2) придать указанию на "фрахт с предоплатой" действие *prima facie*, когда иск предъявляется в отношении грузоотправителя по договору.

55. Несколько делегатов, участвовавших в неофициальных консультациях, вместо этого поддержали предложение о пересмотре этой статьи с тем, чтобы она по существу соответствовала статье 16(4) Гамбургских правил, которая предусматривает:

"Коносамент, в который не включено, как это предусмотрено в подпункте (k) пункта 1 статьи 15 [см. примечание 4], указание фрахта или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться грузополучателем, или не указан возникший в порту погрузки демередж, подлежащий оплате грузополучателем, является доказательством *prima facie* того, что никакого фрахта или демереджа с него не причитается. Однако доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на отсутствие в коносамента любого такого указания".

56. Последствием этого было бы опровержение данной презумпции. Согласно проекту статьи 45 в его нынешнем виде право перевозчика на получение фрахта от грузополучателя не затрагивается конвенцией, если только утвердительное указание (например, "фрахт с предоплатой") не содержится в транспортном документе. Согласно статье 16(4) Гамбургских правил конвенция отменяет право перевозчика на получение фрахта от грузополучателя, если только утвердительное указание (например, "фрахт, уплачиваемый грузополучателем"), не содержится в транспортном документе.

57. Примерно половина делегатов, затронувших этот вопрос в ходе неофициальных консультаций, выступили за включение проекта статьи 45 в проект конвенции, поскольку он решает две практических проблемы согласно

нынешнему законодательству. Во-первых, он уточняет положение банков (и третьих сторон в целом). Если транспортный документ содержит указание "фракт с предоплатой", то банк никогда не будет нести ответственность за уплату фрахта. Во-вторых, если перевозчик стремится получить фракт от грузоотправителя по договору согласно документу с указанием "фракт с предоплатой", то это положение отменяет необоснованное возражение грузоотправителя по договору, согласно которому документ с указанием "фракт с предоплатой" является квитанцией, выданной перевозчиком и удостоверяющей, что фракт фактически был уплачен. Еще одна четвертая часть делегаций не возражала против включения проекта статьи 45 в проект конвенции по существу в его нынешнем виде, даже хотя они не считали, что такое положение является необходимым.

58. Примерно четверть делегатов, затронувших этот вопрос в ходе неофициальных консультаций, выступили против включения проекта статьи 45 в его нынешнем виде. Эта группа включала тех, кто предпочел бы включить положение, основывающееся на статье 16(4) Гамбургских правил, и тех, кто предпочел бы просто оставить этот вопрос для решения на основании норм внутригосударственного законодательства.

59. Некоторые делегаты, принявшие участие в неофициальном обсуждении, предложили улучшения редакционного характера, которые граничат с изменениями по существу. Наиболее значительное из этих улучшений сопряжено с отстаиванием перевозчиком своего права на залог или права удержания в том случае, когда грузополучатель или другая третья сторона предъявляет требования в отношении груза. Нынешний проект подтверждает, что грузополучатель или другая третья сторона не несет обязательства уплатить фракт, однако он прямо не затрагивает вопрос о том, может ли перевозчик удерживать груз (что имело бы своим практическим последствием принуждение грузополучателя или другой третьей стороны к уплате фрахта для того, чтобы принять сдачу груза). Эту проблему можно было бы устранить путем изменения первого предложения текста проекта статьи 45 следующим образом:

"Если договорные условия в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи содержат указание "фракт с предоплатой" или указание аналогичного характера, то в таком случае перевозчик не может обратиться против держателя или грузополучателя по обстоятельству, что фракт не был уплачен".

60. Было высказано также предположение о том, что в данном проекте следует разъяснить (либо здесь, либо в определении "фрахта"), что для целей настоящей статьи "фракт" не включает демередж или расходы, понесенные перевозчиком в связи с грузом в ходе его перевозки.

Примечания

- ¹ Проект статьи 5(a) требует согласия сторон до того, как транспортные электронные записи могут быть использованы.
- ² Проект статьи 34 содержит ссылку на стороны, которые иногда именуется "документарным грузоотправителем по договору", т.е. на лицо, поддающееся идентификации в качестве "грузоотправителя по договору" в договорных условиях, которое не отвечает требованиям в качестве "грузоотправителя по договору" согласно определению, содержащемуся в проекте статьи 1(h).
- ³ Ни в Гаагских правилах, ни в Гаагско–Висбийских правилах не содержится прямого определения термина "грузоотправитель по договору", однако проект статьи 1(a) содержит определение "перевозчика", которое косвенно признает, что "грузоотправителем по договору" является сторона, которая заключает договор перевозки с перевозчиком. Результат, получаемый согласно Гамбургским правилам, является неопределенным, поскольку статья 1(3) объединяет понятия, отраженные в проекте статьи 1(h) и в проекте статьи 1(i) проекта конвенции.
- ⁴ Статья 15(1) Гамбургских правил предусматривает:
- "1. В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные:
- a) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание - в соответствующих случаях - относительно опасного характера груза, число мест или предметов и вес груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;
 - b) внешнее состояние груза;
 - c) наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;
 - d) наименование грузоотправителя;
 - e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;
 - f) порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
 - g) порт разгрузки согласно договору морской перевозки;
 - h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;
 - i) место выдачи коносамента;
 - j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;
 - k) фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;
 - l) указание, упомянутое в пункте 3 статьи 23;
 - m) указание - в соответствующих случаях - о том, что груз должен или может перевозиться на палубе;
 - n) дата или период сдачи груза в порту разгрузки, если они прямо согласованы сторонами; и
 - o) повышенный предел или предел ответственности, если таковые согласованы в соответствии с пунктом 4 статьи 6".
- ⁵ Статья 5(k) Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях определяет "подпись" как "собственноручную подпись либо ее факсимиле или иное эквивалентное удостоверение аутентичности с помощью других средств".